



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2011-2015

Toni Joensuu
Susanna Harvio

Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2011–2015

2/2011

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskuksen julkaisuja

ISBN 978-952-257-298-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-299-8 (PDF)

ISSN-L 1799-1951

ISSN 1799-1951 (painettu)

ISSN 1799-0610 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:

<http://www.ely-keskus.fi/kaakkois-suomi/julkaisut>

Kansikuva: Lappeenrannan rautatieasema, Toni Joensuu

Kopijyvä Oy, Kouvola 2011

Sisällys

1 Esipuhe	5
2 Taustaa	6
3 Työn tavoitteet ja toteutustapa	8
3.1 Työn tavoitteet	8
3.2 Selvityksen laatimistapa	8
3.2.1 Vuorovaikutus	8
3.2.2 Palvelutason määrittelyprosessi	9
4 Nykytilan analyysi	11
4.1 Aluerajaus	11
4.2 Väestö ja ennusteet	11
4.3 Nykyinen joukkoliikennetarjonta	13
4.3.1 Linja-autoliikenne	14
4.3.2 Linja-autoliikenteen pysäkit ja saavutettavuus	20
4.3.3 Junaliikenne	21
4.3.4 Liityntäliikenne	22
4.4 Opiskelupaikat ja koulut sekä opiskeluyhteydet	22
4.5 Työpaikat ja työssäkäyntialueet	25
4.6 Palvelut ja asiointiyhteydet	28
4.7 Nykyiset puutteet peruspalvelutasoon (LVM 7/2005) nähden	31
4.8 Kuljetuskustannukset	31
4.8.1 Kuljetuskustannukset yhteensä	31
4.8.2 Kuntien rahoittamat kuljetukset	32
4.8.3 ELY:n joukkoliikennerahoitus	33
5 Tavoitteet	35
5.1 Liikennepoliittiset tavoitteet	35
5.2 Tavoitteellinen peruspalvelutaso (LVM 7/2005)	36
5.3 Joukkoliikenteen rahoitusmahdollisuudet	38
6 Palvelutason määrittely	39
6.1 Määrittelyn lähtökohtia	39
6.2 Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasovaihtoehdot	40
6.2.1 VE 0+, nykytasoa	42
6.2.2 VE 0-, karsitaan nykyistä tasoa	43
6.2.3 VE 1, nykytasoa + pienet parannukset	43
6.2.4 VE 2, palvelutason kehittämiseen perustuva vaihtoehto	44
6.3 Esitys Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasoksi 2011–2015	46
7 Vaikutusten arviointi ja etenemispolku	48
7.1 Kustannukset	48
7.2 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan ja rahoitukseen	48
7.3 Päivitys ja seuranta	48
8 Kirjallisuus	49

1 Esipuhe

Tässä raportissa on määritelty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntakeskusten välisessä liikenteessä Etelä-Karjalan maakuntaan, selvitetty puutteet nykyisessä tarjonnassa ja arvioitu tavoitetaso kustannusvaikutuksia nykytilanteeseen nähden. Nyt määriteltyjä tavoitteita tarkistetaan sitä mukaa, kun siirtymäajan sopimusten voimassaoloajat päättyvät vuosina 2014–2019. Samalla tarkistetaan ja ratkaistaan palvelutaso rahoitusresurssien puitteissa. Kuntien sisäisten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on jätetty työn ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tämän vuoksi tässä raportissa ei ole otettu kantaa henkilöjunaliikenteen palvelutasoon mutta nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävänä yhteyksinä.

Työn kuluessa on kunnille järjestetty yksi yhteinen tilaisuus, jossa kunnille kerrottiin hankkeen tavoitteista ja organisoinnista. Työn kuluessa on alueen asukkaiden tarpeita joukkoliikennepalveluille kartoitettu internetpohjaisella kyselytutkimuksella ja ne on huomioitu tässä työssä mahdollisuuksien mukaisesti.

Työ käynnistyi joulukuussa 2010 ja valmistui toukokuussa 2011. Selvitystyön tilaajana toimi KAS ELY. Selvitystyön ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat seuraavat henkilöt:

Tuomas Talka	KAS ELY, puheenjohtaja
Petteri Kukkola	KAS ELY
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Lauri Lihavainen	Imatran kaupunki
Birgitta Nakari	Lappeenrannan kaupunki
Pentti Pitkänen	Lemin kunta
Antti Asikainen	Parikkalan kunta
Heikki Varis	Parikkalan kunta
Eila Toppinen	Rautjärven kunta
Arja Villanen	Ruokolahden kunta
Marja-Leena Silvennoinen	Savitaipaleen kunta
Anne Ukkonen	Suomenniemen kunta
Mikko Hietamies	Taipalsaaren kunta
Juha Tielinen	Taipalsaaren kunta
Matti Jolkkonen	Linja-autoliitto
Tarja Pulli	Taksiliitto
Marjo Wallenius	Etelä-Karjalan liitto

Selvitystyö tehtiin konsulttityönä insinööritoimisto Liidea Oy:ssä. Liideasta työhön osallistuivat DI Toni Joensuu (projektipäällikkö) ja FM Susanna Harvio.

2 Taustaa

Suomessa matkustetaan yhä enemmän ja pidemmälle työn ja opiskelun perässä, tehdään kaupaa ja kohdataan ihmisiä valtion laajuisesti ja globaalisti. Koko maassa halutaan turvata elämisen ja yrittämisen mahdollisuudet ja eri alueiden vahvuuksista ja alueiden yhteistyöstä halutaan syntyvän uutta hyvinvointia. Liikkuminen on välttämätöntä, jotta yhteiskunnassa pystyy toimimaan.

Liikennepolitiikkaan kohdistuu nykypäivänä suuria haasteita. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus Liikenne 2030, Suuret haasteet, uudet linjat painottaa ilmastonmuutoksen haastetta merkittävimpana. Sen mukaan liikenteen aiheuttamat kasvihuonepäästöt ovat lisääntymään päin ja niiden osuus koko Suomen kasvihuonepäästöistä on nyt jo noin viidennes. Lääkkeeksi ongelmaan liikenne- ja viestintäministeriö nostaa yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä henkilöliikenteen kasvun pysäyttämisen.

Autoliikenteen suosio on pysynyt Suomessa vahvana polttoaineen hinnan kohoamisesta huolimatta. Osaltaan autoliikenteen suosiota on kasvattanut kaupunkien suunnitteluperinne, joka on Suomessa perustunut pitkälti autoliikenteen varaan, tosin pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteellä on ollut vahva asema liikennesuunnittelussa jo muutamien vuosikymmenien ajan.

Kaukoliikenteen yhteydet mahdollistavat valtakunnallisen ja valtakunnanosissa toimimisen. Yhteyksien saatavuus, matka-aika ja toimivuus vaikuttavat suoraan siihen, kuinka hyvin eri alueet kytkeytyvät toisiinsa – kaupungit naapurikaupunkeihin, maakuntakeskuksiin ja pääkaupunkiseutuun. Yhteydet vaikuttavat myös siihen, miten maaseutu kytkeytyy kaupunkiseutuihin. Liikenneverkko vaikuttaa alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin edellytysten luomisessa sekä alueiden kehittyneisyyserojen vähentämisessä. Kaukoliikenneverkon osien; pääteiden, rautateiden ja lentoliikennedyhteyksien tulee kytkeytyä yhteen niin, että vaihdot liikenne-muodosta toiseen ovat sujuvia. Joukkoliikenteen tulee olla kilpailukykyinen vaihtoehto kaukoliikenteen runkomatkoille. Erityisen tärkeää joukkoliikenne on opiskelijoille ja autottomille ihmisille. Sosiaalisen tasa-arvoisuuden lisäksi joukkoliikenne on välttämätöntä myös kestävä kehityksen kannalta.

Suomessa on keskusteltu minkä tasoista julkisen liikenteen palvelua voidaan tai tulee ylläpitää julkisilla varoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt valtakunnallisen peruspalvelutason (LVM 7/2005), suurten (LVM 55/2007) ja keskisuurten (54/2007) kaupunkiseutujen sekä kaukoliikenteen peruspalvelutason (LVM 39/2007). Samaan aikaan joukkoliikenteen kehittämispyrkimysten esteenä ovat riittämättömät resurssit, jonka seurauksena liikenteiden ostoja uhkaa jatkuvasti vähentämispainee. Erityisen vaikeaksi rahoituksen riittämättömyys tekee haja-asutusalueen ja hiljaisen ajan liikenteen järjestämisen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten heikoimmin kuormitettua ostoliikennettä on jo lopetettu ja jatkossa tultaneen edelleenkin lopettamaan.

Joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009. Laki muuttaa suomalaisen joukkoliikenteen sääntelyä, toimintatapoja ja viranomaisorganisaatiota. Laki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.

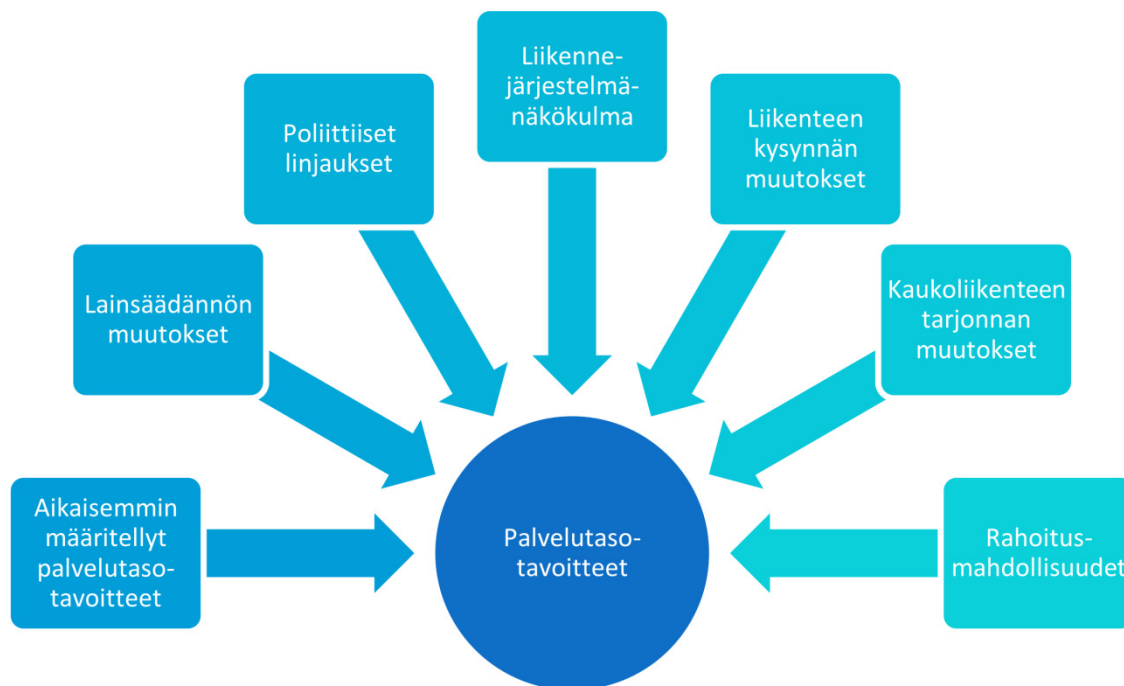
KETJU-hankkeessa on tehty palvelutasomäärittelyjä kaikkiin Etelä-Karjalan kuntiin lukuun ottamatta Parikkalan, Rautjärven ja Suomen-niemien kuntia. KETJU-hankkeissa määriteltäviä tavoitteita on hyödynnetty tässä selvityksessä.

ELY-keskuksen ohella toimivaltaisia viranomaisia Etelä-Karjalassa ovat Lappeenrannan ja Imatran kaupungit. Tästä johtuen em. kuntien kanssa on tehty tiivistä yhteistyötä suunnitelman laadinnan aikana. Lisäksi työssä on hyödynnetty mm. seuraavia suunnitelmia:

- alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- KETJU-hankkeen raportit
- Imatran ja Lappeenrannan joukkoliikennesuunnitelmat
- kuntien henkilökuljetussuunnitelmat
- julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005)

- Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurissa kaupungeissa (LVM 54/2007)
- Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (Liikennevirasto7/2010)
- Maaseudun joukkoliikenteen mahdollisuudet (LVM 42/2008).

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely kytkeytyy kiinteästi seudun ja kuntien maankäytön, liikennejärjestelmän, joukkoliikennesuunnitelmien ja muihin liikkumiseen vaikuttaviin suunnitelmiin. Palvelutasotavoitteiden määrittely on jatkuva yhteistyöprosessi. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely kytketään tiiviisti jatkuvan liikennejärjestelmätyön prosessiin ja liikennestrategiassa esitetyt tavoitteet huomioidaan palvelutasomäärittelyssä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely Etelä-Karjalassa tehdään tarvittavalta osin kuntien ja Etelä-Karjalan liiton kanssa.



Kuva 1. Palvelutason määrittelyyn liittyviä tekijöitä.

3 Työn tavoitteet ja toteutustapa

3.1 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on tuottaa tietoa Kaakkois-Suomen ELY:n ja kuntien palvelutason järjestämiseksi liittyvän päätöksenteon pohjaksi. Suunnittelualue käsittää Etelä-Karjalan kymmenen kuntaa eli Lappeenrannan, Luumäen, Lemin, Taipalsaaren, Savitaipaleen, Suomenniemen, Ruokolahden, Imatran, Rautjärven ja Parikkalan kunnat.

Työn tavoitteena on tuottaa realistinen kuvaus KAS ELY:n ja kuntien joukkoliikenteen palvelutasosta vuosina 2011–2015. Työllä haetaan taustatietoa käyttäjäryhmä- ja kuntakohtaisista joukko-liikennetarpeista yleensä ja vastausta kysymyksiin:

- Mitkä ovat julkisen liikenteen tarpeet?
- Mikä on se palvelutaso, johon julkisen liikenteen tarjonnassa tulisi pyrkiä taloudelliset realiteetit huomioiden? (käyttäjärhythmi ja kuntakohtaisena sekä tarvittaessa yhteysväleittäin enintään 5 luokkaa)
- Mitkä ovat edellisen perusteella nykytarjonnan julkisen liikenteen puutteet?
- Onko tarjonnassa joillakin alueilla kysyntään nähden huomattavaa ylitarjontaa?
- Mitkä ovat tavoitetason kustannukset nykytasoon verrattuna?
- Mitä muita vaikutuksia tavoiteltavalla palvelutasolla on?

3.2 Selvityksen laatimistapa

Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasomäärittäysten tekeminen jakautuu useisiin osavaiheisiin. Osavaiheet on esitetty kuvassa 2. Työ on aloitettu lähtötietojen kokoamisella ja nykytilanteen kuvaamisella. Näistä lähtökohdista on muodostettu palvelutasotavoitteet.

Lähtökohtaisesti kaikissa suunnittelualueen kunnissa määritetään peruspalvelutaso. Peruspalvelutasolla määritellään palvelutasotekijät, joilla turvataan liikkumisen tasa-arvo. Kun halutaan joukkoliikenteen käytön lisäämistä, palvelutasomäärittelyyn tulee mukaan muita palvelutasoluokkia (kilpailutaso, houkutteleva taso ja autottomien arkiyhteydet.)

Peruspalvelutason määrittämisessä hyödynnetään LVM raporttia julkisen liikenteen peruspalvelutasosta (LVM 7/2005). Peruspalvelutasossa määritetään kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Kuntakeskusten sisäisessä liikenteessä peruspalvelutasolla tavoitteena on turvata autottomien pääsy asioimaan vähintään kaksi kertaa viikossa. Peruspalvelutason määrittelyssä otetaan huomioon joukkoliikenteen toteutunut kysyntä ja matkustuskysyntä sekä lakisääteisten kuljetusten hyödyntäminen avoimen joukkoliikenteen peruspalveluna.

3.2.1 Vuorovaikutus

Yhteistyö kuntien kanssa on keskeistä. Kunnat vastaavat lakisääteisistä kunnan sisäisistä kuljetuksista ja kunnan oman harkinnan mukaan järjestetyistä palvelu- ja asiointiliikenteistä, joten niiden sitouttaminen on erittäin tärkeää.

Työssä on tärkeää toimijoiden sitoutuminen palvelutasomäärittäksen laatimiseen ja eri suunnitteluosapuolten kuuleminen ja osallistuminen prosessin eri vaiheisiin. Kuntien on tärkeää sitoutua työssä laadittaviin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin. Työn alkuvaiheessa järjestetyssä tilaisuudessa kunnille on esitelty hanketta ja kerrottu, mitä kunnilta työssä edellytetään. Tämän tavoitteena oli si-

touttaa kuntia osallistumaan selvityksen laadintaan ja toimittamaan konsultin tarvitsemia tietoja kuntien rahoittaman kuljetusten nykytarjonnasta.

3.2.2 Palvelutason määrittelyprosessi

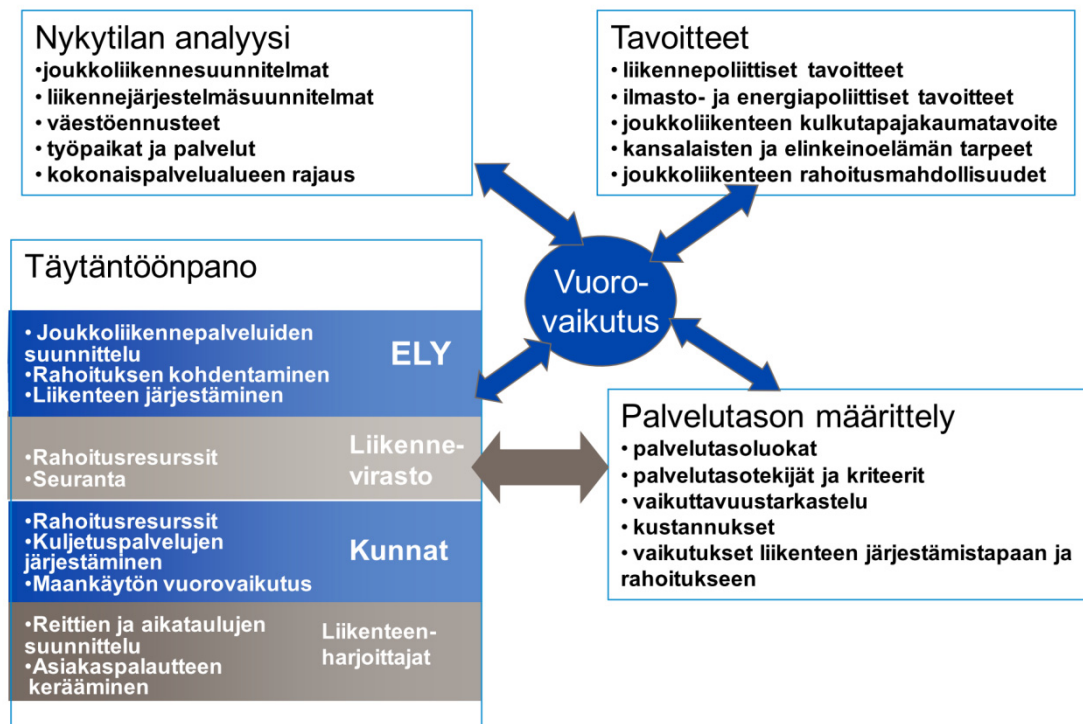
Lähtökohdan palvelutason määrittelylle antaa Liikenneviraston (2010) ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelemiseksi. Palvelutasotavoitteet määritellään alueen kuntiin uusien ohjeiden mukaisesti.

Liikenneviraston ohjeessa joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (7/2010) on palvelutaso jaettu kuuteen palvelutasoluokkaan. Peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely tehdään LVM:n julkaiseman raportin, Julkisen liikenteen peruspalvelutaso 7/2005, mukaisesti käyttäjäryhmä- ja kuntakohtaisesti.

Kun tavoitellaan joukkoliikenteen käytön lisäämistä, palvelutasomäärittelyyn tulee mukaan muita palvelutasoluokkia (kilpailutaso, houkutteleva taso ja autottomien arkiyhteydet). Palvelutasotekijät määritellään kriteerein, jotka täyttävät parhaiten kunkin palvelutasoluokan tavoitteet. Tällöin hyödynnetään LVM:n julkaisemaa raporttia Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskiuurilla kaupunkiseuduilla 54/2007.

Yhtenäiset kriteerit joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn on ollut tarpeen, jotta sekä alueellinen että käyttäjäkohtainen tasapuolisuus toteutuu. Määritelty palvelutaso luo perustan liikenteen suunnittelulle, rahoitukselle ja toteutukselle. Liikenneviraston ohjeet on laadittu ELY-keskusten, toimivaltaisten kaupunkien ja seutukuntien sekä kuntien, maakuntien ja liikenteenharjoittajien käyttöön. (Liikennevirasto 2010)

Ohjeessa kuvataan palvelutasotavoitteiden määrittelyprosessi ja osapuolet sekä eri palvelutasotekijät erikseen kauko- ja kaupunkiseutujen liikenteelle sekä maaseudun liikenteelle. Tärkeimpien palvelutasotekijöiden osalta ohjeistetaan myös kriteerit, jotka kuvaavat eri palvelutasoluokkia. Ohjeen tavoitteena on, että joukkoliikenteen palvelutaso voitaisiin määritellä kaupunkiseuduilla maksimissaan viiteen palvelutasoluokkaan, jotka on määritelty KETJU-työn yhteydessä. Maaseudun liikenteessä voidaan tyytyä minimipalvelutasoon.



Kuva 2. Palvelutason määrittelyprosessi (Liikennevirasto 2010).

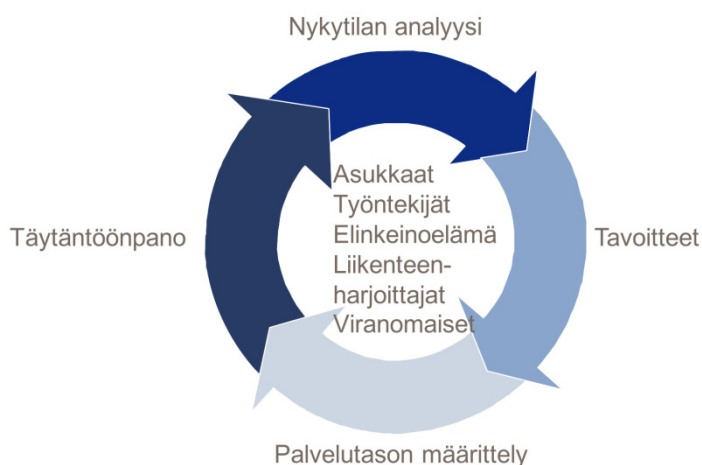
Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuvaavat sellaista joukkoliikenteen palvelutasoa, joka alueella tulisi toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta toteutua. Tavoitteena on joukkoliikenteen käytön lisääminen ja peruspalvelujen turvaaminen. (Liikennevirasto 2010)

Palvelutasomäärittelyllä on kolme tehtävää:

- Ilmaista tahtotila siitä millaista joukkoliikenteen palvelua alueella tarjotaan käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista.
- Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan jatkuvuuden turvaaminen.
- Sitouttaa kaikki osapuolet palvelutason turvaamiseen.

Palvelutason määrittelyn lopputuloksena syntyy:

- Päivitettävät palvelutasotavoitteet
- Yhteistyökäytännöt, joilla palvelutasotavoitteita päivitetään, palvelutason toteutusta seurataan ja jolla palvelujen kehittämistä ja järjestämistä valmistellaan.



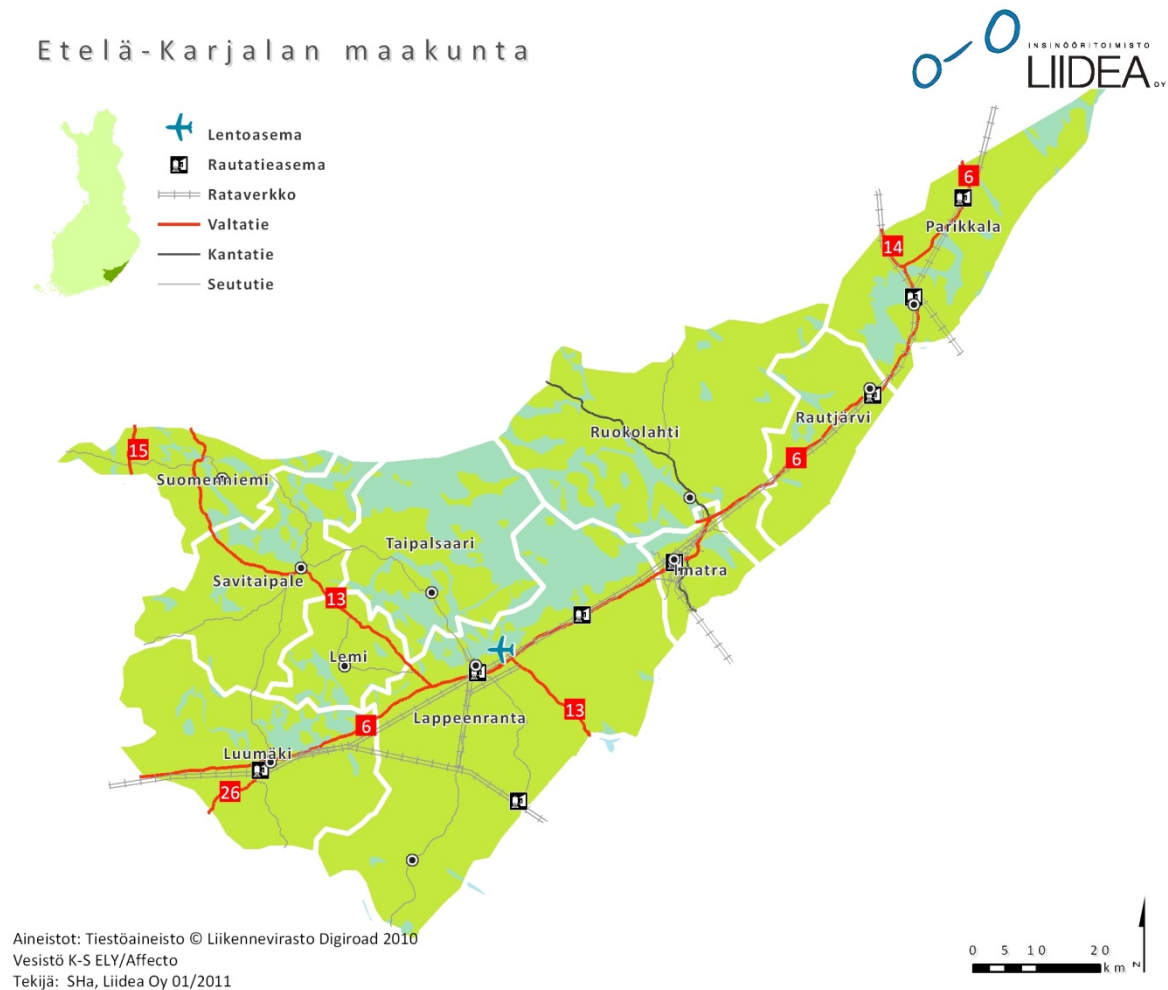
Kuva 3. Palvelutason määrittelyn osatekijät (Liikennevirasto 2010).

4 Nykytilan analyysi

4.1 Aluerajaus

Suunnittelualue koostuu Etelä-Karjalan 10 kunnasta. Alla olevaan kuvaan on kuvattu suunnittelualueen päätiestö, rautatieyhteydet, rautatieasemat ja lentoasemat. Alueen päätieverkko muodostuu Lappeenrannan ja Imatran läpikulkevasta valtatie 6:sta sekä valtatiestä 13 (Lappeenranta-Mikkeli).

Alueella on kahdeksan rautatieasemaa, joista kuusi on aktiivikäytössä (Lappeenranta, Joutseno, Imatra, Simpele, Parikkala, Vainikkala). Lappeenrannassa on lentoasema noin kolmen kilometrin päässä Lappeenrannan keskustasta.



Kuva 4. Suunnittelualue.

4.2 Väestö ja ennusteet

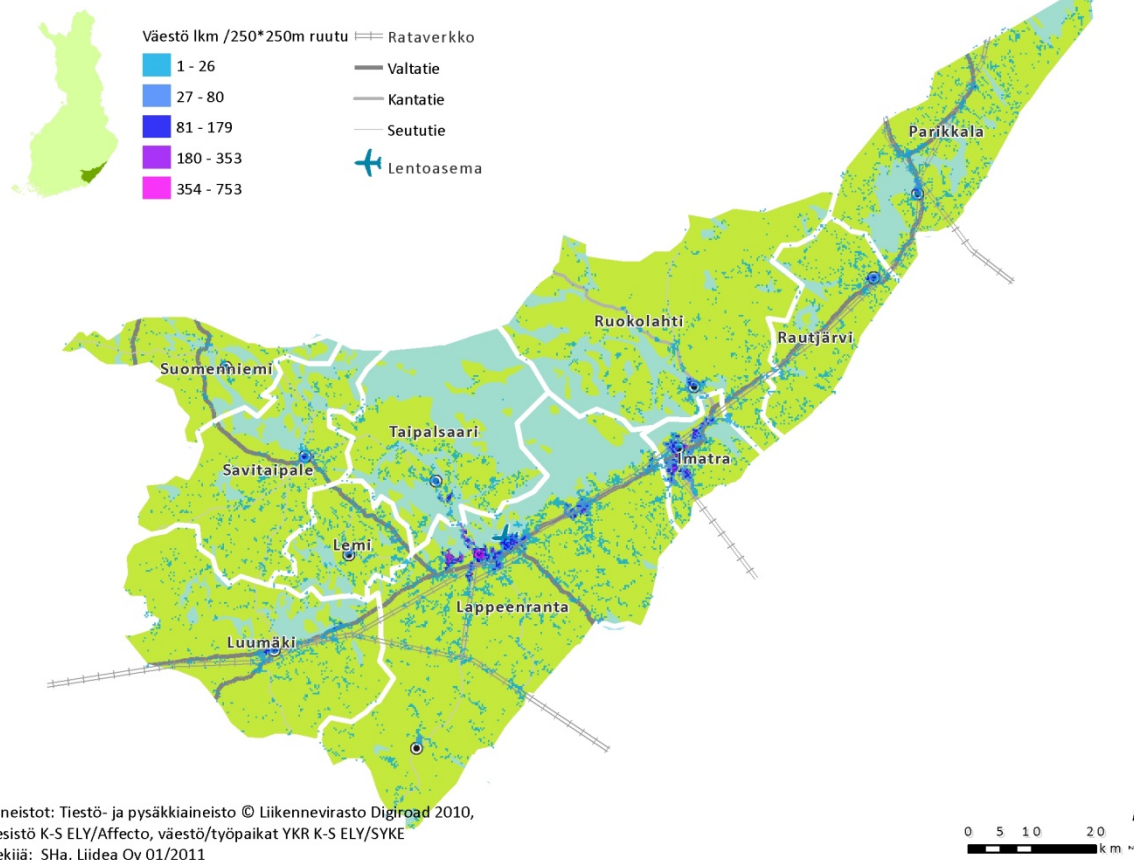
Etelä-Karjalan maakunnassa asui 2009 vuoden lopulla noin 134 000 asukasta. Lappeenrannassa asukkaita oli noin 72 000 ja Imatralla noin 29 000. Maakunnan pienin kunta asukasluvultaan on Suomenniemi, jossa asui vain vajaa 1000 asukasta vuonna 2009. Tilastokeskuksen väestöennus-

teen mukaan väliluku tulee maakunnassa hieman vähenemään, vajaan 2000 asukkaan verran vuoteen 2020. Pääosin väestömäärän lasku johtuu Imatran väestöennusteesta (-1600 as.). Asukasluku tulee ennusteen mukaan kasvamaan muista kunnista poiketen Lappeenrannassa (+ 200) ja Taipalsaarella (+300).

Kouluikäisen väestön osuus maakunnan asukkaista on 14 prosenttia ja eläkeikäisten (yli 65-vuotiaat) 22 prosenttia. Eniten kouluikäisiä, alle 15-vuotiaita on suhteellisesti Lemmin ja Taipalsaaressa. Työikäisten (25–64-vuotiaat) osuus koko kunnan väkiluvusta on suurin Lemmin, Lappeenrannan ja Taipalsaaressa (54 %). Eläkeikäisten osuus on suurin sen sijaan Suomeniemellä (30 %), Parikkalassa (29 %) ja Savitaipaleella (29 %).

VÄESTÖ Etelä-Karjala

LIIDEA



Kuva 5. Väestön sijoittuminen Etelä-Karjalan maakunnan alueella (SYKE/YKR).

Taulukko 1. Etelä-Karjalan maakunnan väestö 2009 ja ennuste vuosille 2015 ja 2020 (Tilastokeskus 2011).

	31.12.2009	2015	2020	Erotus 2009–2020
Etelä-Karjalan maakunta	134019	132952	132314	-1705
Imatra	28676	27701	27073	-1603
Lappeenranta	71814	71412	72031	217
Lemi	3041	3011	2989	-52
Luumäki	5179	5044	5001	-178
Parikkala	5885	5617	5446	-439
Rautjärvi	4037	3733	3535	-502
Ruokolahti	5733	5473	5343	-390
Savitaipale	3957	3779	3666	-291
Suomenniemi	809	754	735	-74
Taipalsaari	4888	5073	5173	285

Taulukko 2. Etelä-Karjalan väestön ikärakenne kunnittain vuonna 2009 (Tilastokeskus).

	Yhteensä 2009	Alle 15- vuotiaat (%)	15–24- vuotiaat (%)	25–44- vuotiaat (%)	45–64- vuotiaat (%)	65–74- vuotiaat (%)	Yli 75- vuotiaat (%)
Etelä-Karjalan maakunta	134019	14	11	22	31	11	10
Imatra	28676	13	11	21	32	12	11
Lappeenranta	71814	15	13	25	29	9	9
Lemi	3041	18	8	23	32	11	9
Luumäki	5179	14	9	18	34	12	13
Parikkala	5885	11	9	16	35	14	15
Rautjärvi	4037	12	8	16	36	13	14
Ruokolahti	5733	14	8	18	34	13	13
Savitaipale	3957	13	10	17	32	14	15
Suomenniemi	809	13	7	16	33	15	16
Taipalsaari	4888	19	9	22	33	10	7

4.3 Nykyinen joukkoliikennetarjonta

Henkilöiden kuljettaminen tiellä ammattimaisesti korvausta vastaan on luvanvaraista elinkeinotoimintaa. Aikaisemmin luvanvaraista henkilöliikennettä säädeltiin henkilö- ja taksiliikennelaeilla sekä liikenne- ja viestintäministeriön antamilla asetuksilla. Henkilöliikennelain muutoksen ja EU:n palvelusopimusasetuksen voimaantumisen myötä 3.12.2009 joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet muuttuivat. Samalla vanha henkilöliikennelaki kumottiin ja henkilöliikennelaissa sairaankuljetusta koskevat pykälät siirrettiin erityislainsäädäntöön.

Uuden joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Joukkoliikennelain myötä joukkoliikenteen palvelutason määrittely tuli lakisääteiseksi. Palvelutason määrittely on lain mukaan tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen lain voimaantuloa määritellyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ovat kuitenkin voimassa vuoden 2013 loppuun saakka. Toimivaltaisen viranomaisen on myös määriteltävä, hoidetaanko joukkoliikenne puhtaasti markkinaehtoisesti vai sovelletaanko palvelusopimusasetusta. Joukkoliikennelain voimaantuloon sisältyy kymmenen vuoden siirtymäai-

ka. Lain astuessa voimaan, entiset linjaliikenneluvat muutettiin pääsääntöisesti siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi ja ostoliikennesopimukset säilyivät voimassa. Siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen asti kuitenkin enintään 2. päivään joulukuuta 2019. Liikenteenharjoittajan niin halutessa, sopimuksen voimassaoloaikaa on jatkettu 30. päivään kesäkuuta 2014 myös siinä tapauksessa, että linjaliikenneluvan voimassaoloaika päättyi ennen sitä.

Uudessa laissa linja-autoliikenteen peruslupa on edelleen joukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Uusina lupina 3.12.2009 alkaen ovat tulleet ns. markkinaehtoiseen liikenteeseen sovellettavat reittiliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan reittiliikennettä linja-autolla, sekä kutsujoukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. Joukkoliikenneluvan myöntää pääsääntöisesti hakijan kotipaikan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). Reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat myöntää se ELY tai muu toimivaltainen viranomainen, jonka toimivalta-alueella liikenteen reitti tai toiminta-alue on. Mikäli reitti tai toiminta-alue sijaitsee useamman toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se ELY, jonka alueella on pisin osa reitistä tai suurin osa toiminta-alueesta.

Hallituksen budjettiesityksessä vuodelle 2011 esitetään valtion joukkoliikennemäärärahoiksi yhteensä 95,2 miljoonaa euroa. Kokonaissummasta linja-autoilla ja takseilla harjoitettavan alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen esitetään 40,8 miljoonaa euroa. Helsingin seudun, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen kunnille esitetään 10 miljoonan euron määrärahaa joukkoliikenteen palvelun parantamiseen ja käytön edistämiseen. Junien lähiliikenteeseen esitetään 9,4 miljoonan euron määrärahaa. Kaukojunaliikenteen ostoihin hallitus esittää 31,5 miljoonaa euroa. Kemijärven yöjunaliikenteeseen osoitetaan 1,2 miljoonaa euroa. Lisäksi Savonlinnan ja Varkauden säännölliseen lentoliikenteeseen budjettiesityksessä on varattu miljoona euroa.

Liikennepalvelujen oston lisäksi valtio tukee joukkoliikennettä (linja-autoliikenne) maksamalla kunnille tukea kaupunkimaisen paikallisliikenteen ostoon sekä seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hinnanalentamisen kustannuksiin. Paikallisliikenteiden oston tukiprosentti voi maksimissaan olla 50 % nettokustannuksista ja lipputuissa 48 %. Uuden asetuksen myötä valtionavun jakoperusteisiin voi kuitenkin tulla muutoksia. Kuntien ja toimivaltaisten viranomaiskaupunkien joukkoliikenteen rahoitus (valtion rahoitus) kanavoidaan ELYjen kautta.

Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki vaikuttavat myös lippujen hinnanalentamiseen liittyviin korvausmenettelyihin ja tuen määrään, koska nykyisten lippusopimusten korvauseriaatteen eivät ole palvelusopimusasetuksen mukaisia. Uuden lain tavoitteena on taata entisten lipputuotteiden jatkuvuus. Ennen 3.12.2009 myönnettyt kuntien ja liikenteenharjoittajien väliset lippusopimukset on liitetty siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Uudet lippusopimukset solmitaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajien kesken. Myös tuettujen lippujen hintavelvoitteesta sopiminen yrittäjien kanssa kuuluu jatkossa toimivaltaisen viranomaisen toimivaltaan. Pääsääntöisesti uusissa sopimuksissa sovitaan vastaavista asioista kuin nykyisissä lippusopimuksissa. Olennainen eroavaisuus on siinä, että toimivaltaiselle viranomaiselle siirtyy sopimusosapuolena vastuu sopimuksen korvausvelvoitteiden täyttämisestä, mikä nykytilassa on kunnilla. Tästä seuraa tarve tehdä yhteistyösopimus ELYjen ja kuntien välille. Yhteistyösopimuksessa sovitaan mm. kuntien maksuosuuksista, lippukorvauksista ja selvittäjän roolista.

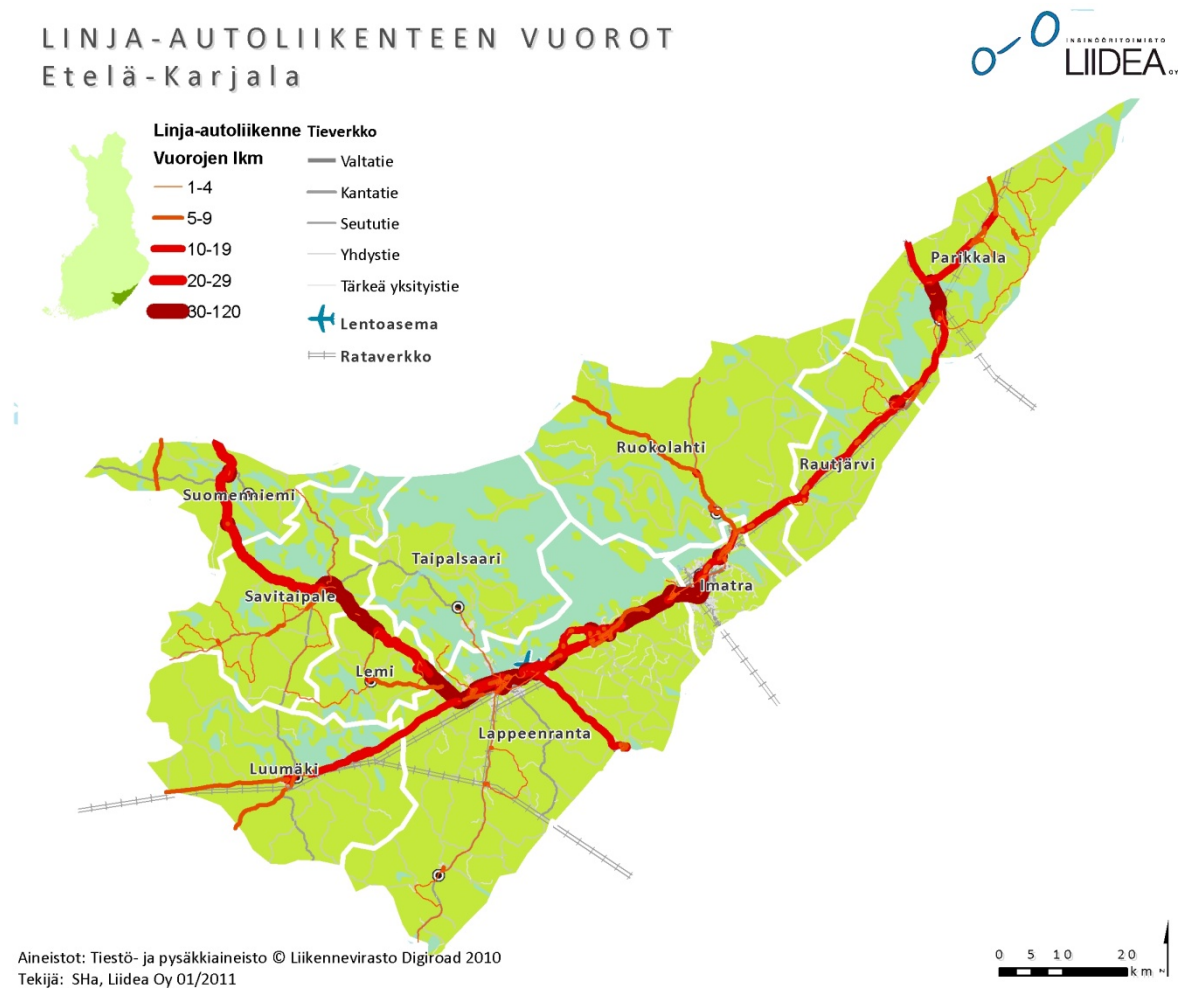
Uusi lipputuen korvausmalli poikkeaa entisestä siinä, että jatkossa tukea maksetaan vain liikennöitsijöiden todellisia kustannuksia vastaavasti (ei ylikompensaatiota). Uuden korvausmallin vaihtoehdot ovat parhaillaan ministeriössä valmisteltavana.

4.3.1 Linja-autoliikenne

Etelä-Karjalan linja-autoliikenne painottuu Luumäki–Imatra, Lappeenranta–Taipalsaari sekä Lappeenranta–Savitaipale yhteysväleille. Yhteyksiä on eniten Lappeenrannan ympäristössä.

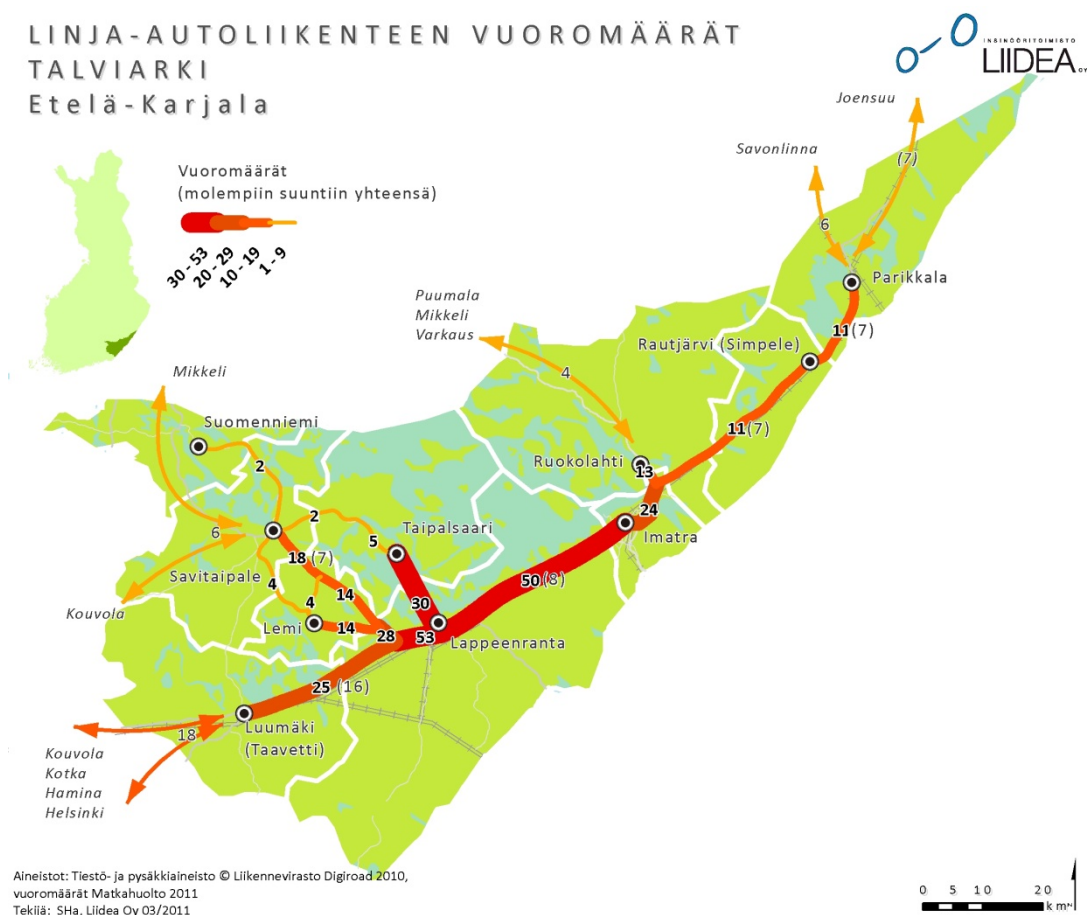
Imatra–Lappeenranta välillä yhteyksiä on talviarkena yli 50 molemmat suunnat yhteensä laskettuna (kuvat 7–10). Vastaava luku Luumäki–Lappeenrantaa välillä on noin 40 ja Taipalsaari–Lappeenranta välillä noin 30. Muilla yhteysväleillä tarjonta on vähäisempää. (Matkahuolto 2011). Liikennelupajärjestelmän (VALLU 2010) tietojen mukaisesti vuorotiheys nousee Lappeenrannassa lyhyillä osuuksilla jopa 120 vuoroon.

Kuntakeskusten välinen joukkoliikenteen tarjonta painottuu koulupäiviin. Kesäaikana sekä lauantaisin ja sunnuntaisin liikennetarjonta on vähäistä.



Kuva 6. Linja-autoliikenteen vuorojen määrät suunnittelualueella vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Liikennetiedot: Liikennelupajärjestelmä Vallu 2010).

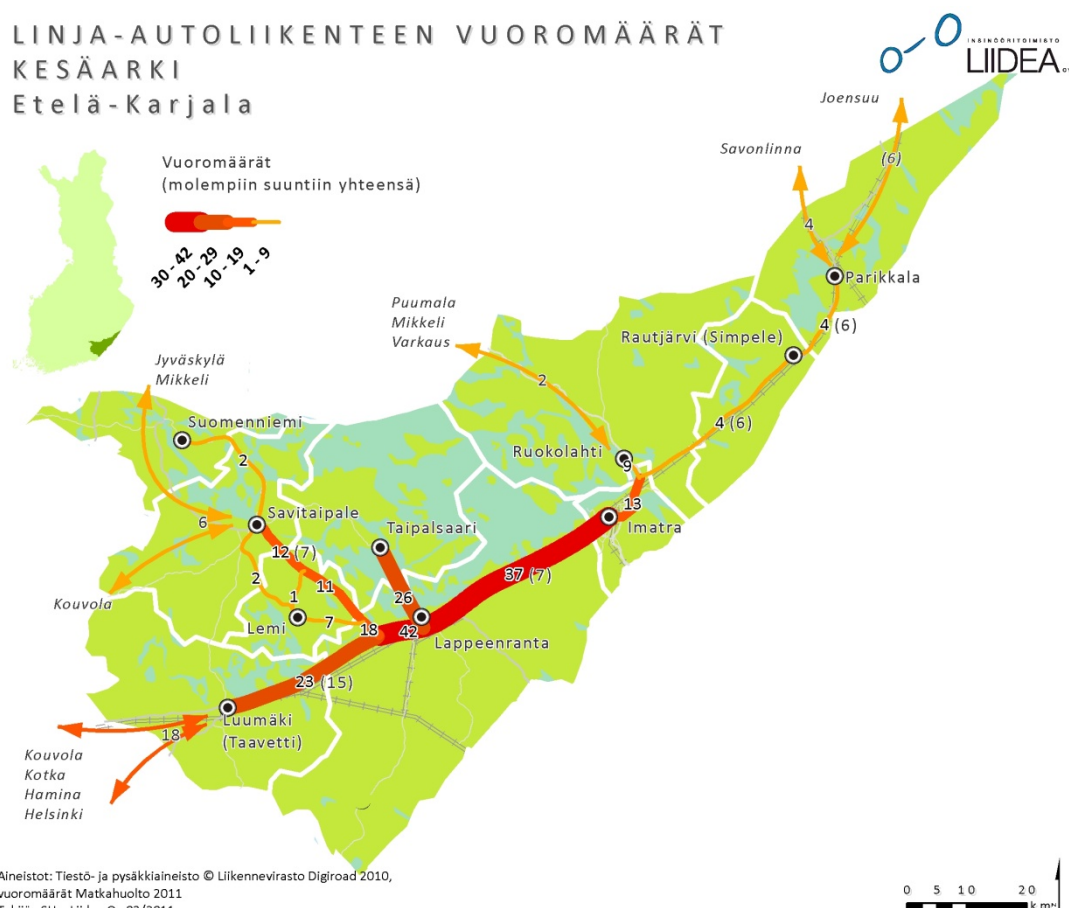
LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT TALVIARKI Etelä-Karjala



Kuva 7. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät (pikavuorot suluissa) suunnittelualueella talviarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	PIKA - vuoroja	Liikennöinti-aika	Ajetut kilometrit
Suomenniemi-Savitaipale (vaihto,-LPR)	1		08.00-08.50	5510
(LPR,-vaihto)Savitaipale -Suomenniemi	1		15.10-16.00	5510
Savitaipale-Levänen (vaihto, -LPR)	1		06.25-06.55	4400
(LPR,-vaihto) Levänen -Savitaipale	1		17.05-17.30	4400
Savitaipale-Lappeenranta (suora)	7	4	06.55-22.10	83740
Lappeenranta-Savitaipale (suora)	7	3	06.55-21.25	75650
Savitaipale-Lemi-Lappeenranta	4		05.35-18.35	41210
Lappeenranta-Lemi-Savitaipale	5		07.10-13.05	50700
Lemi-Lappeenranta	3		08.20-13.15	16150
Lappeenranta-Lemi	2		15.05-17.55	10520
Luumäki (Taavetti)-Lappeenranta	15	6	03.40-00.10	159540
Lappeenranta-(Taavetti)Luumäki	10	10	02.40-20.40	144400
Taipalsaari-Lappeenranta (keskusta)	16		05.55-21.15	48000
Lappeenranta (keskusta)-Taipalsaari	14		07.20-20.50	41850
Imatra-Lappeenranta	27	3	01.50-23.00	253240
Lappeenranta-Imatra	23	5	00.30-21.30	250340
Lappeenranta (yliopisto)-Imatra	2		15.15-17.00	18800
Imatra-Lappeenranta (yliopisto)	1		07.00-07.45	9400
Ruokolahti-Imatra	7		07.05-07.45	22880
Imatra-Ruokolahti	6		08.10-21.30	18880
Parikkala-Rautjärvi(Simpele)-Imatra	4	3	00.45-18.50	82910
Imatra-(Simpele)Rautjärvi-Parikkala	5	4	05.10-18.05	93890
Simpele-Imatra	1		14.35-16.00	11400
Imatra-Simpele	1		06.55-8.15	11400
Parikkala-Simpele (vaihto,-Imatra)	1		15.35-15.55	3420
Simpele-Parikkala	1		14.05-14.35	3420
Yhteensä				1471560

LINJA-AUTOLIIKENTEE VUOROMÄÄRÄT KESÄARKI Etelä-Karjala



Kuva 8. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät (pikavuorot suluissa) suunnittelualueella kesäarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	PIKA- vuoroja	Liikennöinti-aika	Ajetut kilometrit
Suomenniemi-Lappeenranta	1		08.55-10.30	2010
Lappeenranta-Suomenniemi	1		13.35-15.05	2010
Savitaipale-Levänen (vaihto, -LPR)	-		-	-
(LPR,-vaihto) Levänen-Savitaipale	-		-	-
Savitaipale-Lappeenranta (suora)	5	4	06.50-22.10	17290
Lappeenranta-Savitaipale (suora)	4	3	06.55-21.25	13190
Savitaipale-Lemi-Lappeenranta	2		07.55-18.35	4700
Lappeenranta-Lemi-Savitaipale	1		09.05-10.00	2300
Lemi-Lappeenranta	2		07.00-13.40	2400
Lappeenranta-Lemi	2		12.05-17.10	2400
Luumäki (Taavetti)-Lappeenranta	14	5	03.40-00.10	37050
Lappeenranta-(Taavetti)Luumäki	9	10	02.40-20.40	37050
Taipalsaari-Lappeenranta (keskusta)	14		05.55-21.15	11200
Lappeenranta (keskusta)-Taipalsaari	12		07.35-20.50	9600
Imatra-Lappeenranta	20	3	01.50-23.05	55200
Lappeenranta-Imatra	17	4	00.30-22.10	50400
Lappeenranta (yliopisto)-Imatra	-		-	-
Imatra-Lappeenranta (yliopisto)	-		-	-
Ruokolahti-Imatra	5		07.05-20.45	4000
Imatra-Ruokolahti	4		08.10-21.30	3200
Parikkala-Rautjärvi(Simpele)-Imatra	2	3	08.40-16.55	16500
Imatra-(Simpele)Rautjärvi-Parikkala	2	3	07.10-14.50	16500
Simpele-Imatra	-		-	-
Imatra-Simpele	-		-	-
Parikkala-Simpele (vaihto,-Imatra)	-		-	-
Simpele-Parikkala	-		-	-
Yhteensä				287000

LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT LAUANTAIT Etelä-Karjala

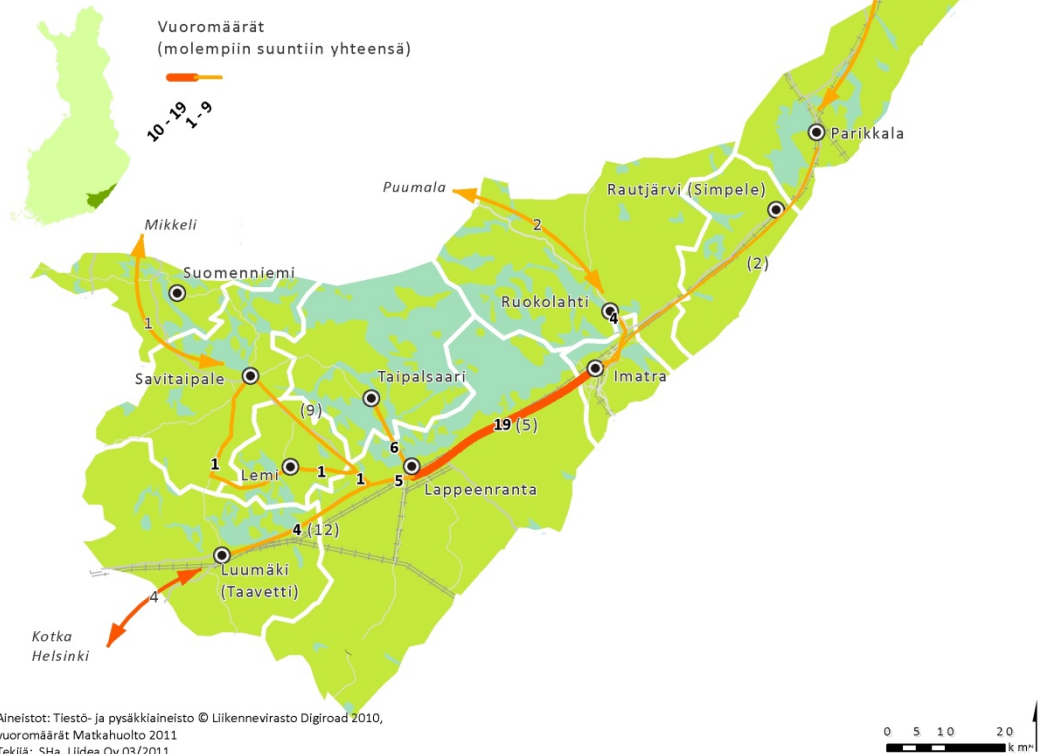


Aineistot: Tiestö- ja pysäkkiaineisto © Liikennevirasto Digiroad 2010,
 vuoromäärät Matkahuolto 2011
 Tekijä: SHa, Liidea Oy 03/2011

Kuva 9. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät (pikavuorot suluissa) suunnittelualueella lauantaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	PIKA- vuoroja	Liikennöinti-aika	Kilometrit
Suomenselä-Savitaipale (vaihto, -LPR)	-	-	-	-
(LPR, -vaihto) Savitaipale -Suomenselä	-	-	-	-
Savitaipale-Levänen (vaihto, -LPR)	-	-	-	-
(LPR, -vaihto) Levänen -Savitaipale	-	-	-	-
Savitaipale-Lappeenranta (suora)	1	3	08.50-20.20	7600
Lappeenranta-Savitaipale (suora)	2	2	06.55-17.25	7600
Savitaipale-Lemi-Lappeenranta	-	-	-	-
Lappeenranta-Lemi-Savitaipale	-	-	-	-
Lemi-Lappeenranta	-	-	-	-
Lappeenranta-Lemi	-	-	-	-
Luumäki (Taavetti)-Lappeenranta	4	6	03.40-22.10	20280
Lappeenranta (Taavetti) Luumäki	1	6	02.40-18.50	14196
Taipalsaari-Lappeenranta (keskusta)	5	-	08.30-16.30	4160
Lappeenranta (keskusta)-Taipalsaari	5	-	09.35-17.05	4160
Imatra-Lappeenranta (keskusta)	13	1	06.00-23.00	26936
Lappeenranta (keskusta)-Imatra	11	4	07.00-22.15	28860
Lappeenranta (yliopisto)-Imatra	-	-	-	-
Imatra-Lappeenranta (yliopisto)	-	-	-	-
Ruokolahti-Imatra	1	-	06.35-07.00	832
Imatra-Ruokolahti	1	-	17.15-17.40	832
Parikkala-Rautjärvi (Simpele)-Imatra	-	1	00.45-01.45	3432
Imatra (Simpele) Rautjärvi-Parikkala	-	1	05.10-06.10	3432
Simpele-Imatra	-	-	-	-
Imatra-Simpele	-	-	-	-
Parikkala-Simpele (vaihto, -Imatra)	-	-	-	-
Simpele-Parikkala	-	-	-	-
Yhteensä				122320

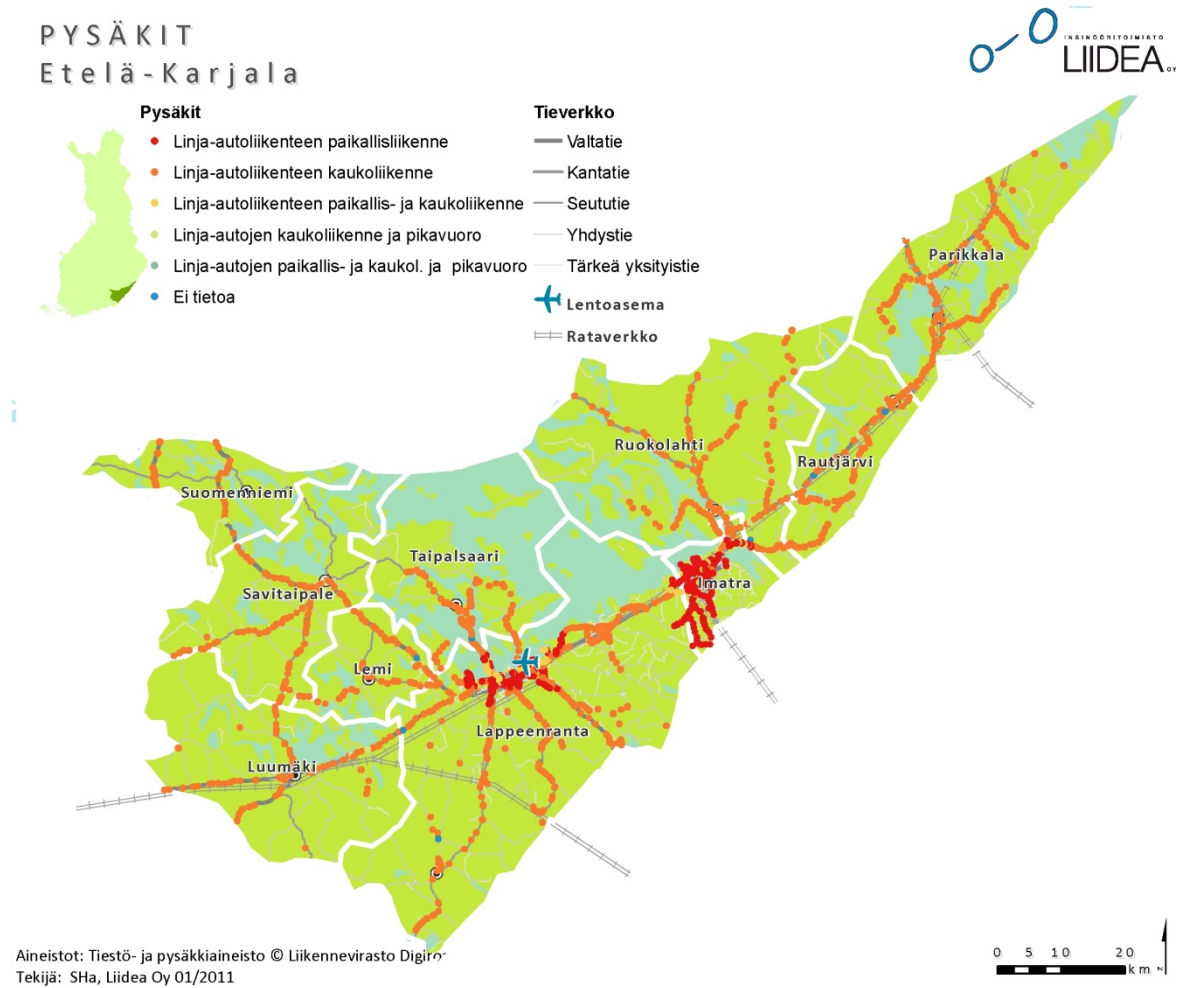
LINJA-AUTOLIIKENTEEN VUOROMÄÄRÄT SUNNUNTAIT Etelä-Karjala



Kuva 10. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät (pikavuorot suluissa) suunnittelualueella sunnuntaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	PIKA- vuoroja	Liikennöinti-aika	Kilometrit
Suomenniemi-Savitaipale (vaihto, -LPR)	-	-	-	-
(LPR, vaihto) Savitaipale -Suomenniemi	-	-	-	-
Savitaipale-Levänen (vaihto, -LPR)	-	-	-	-
(LPR, vaihto) Levänen -Savitaipale	-	-	-	-
Savitaipale-Lappeenranta (suora)	-	4	12.00-22.50	7904
Lappeenranta-Savitaipale (suora)	-	5	11.15-22.10	9880
Savitaipale-Lemi-Lappeenranta	1	-	16.15-17.10	2444
Lappeenranta-Lemi-Savitaipale	-	-	-	-
Lemi-Lappeenranta	-	-	-	-
Lappeenranta-Lemi	-	-	-	-
Luumäki (Taavetti)-Lappeenranta	3	4	03.40-22.10	14196
Lappeenranta-(Taavetti)Luumäki	1	8	02.40-20.40	18252
Taipalsaari-Lappeenranta (keskusta)	3	-	12.00-17.15	2496
Lappeenranta (keskusta)-Taipalsaari	3	-	12.35-18.00	2496
Imatra-Lappeenranta (keskusta)	10	2	06.00-22.20	23088
Lappeenranta (keskusta)-Imatra	9	3	07.00-22.15	23088
Lappeenranta (yliopisto)-Imatra	-	-	-	-
Imatra-Lappeenranta (yliopisto)	-	-	-	-
Ruokolahti-Imatra	2	-	16.30-20.45	1664
Imatra-Ruokolahti	2	-	17.20-21.30	1664
Parikkala-Rautjärvi (Simpele)-Imatra	-	1	00.45-01.45	3432
Imatra (Simpele)-Rautjärvi-Parikkala	-	1	05.10-06.10	3432
Simpele-Imatra	-	-	-	-
Imatra-Simpele	-	-	-	-
Parikkala-Simpele (vaihto, -Imatra)	-	-	-	-
Simpele-Parikkala	-	-	-	-
Yhteensä				114036

4.3.2 Linja-autoliikenteen pysäkit ja saavutettavuus



Kuva 11. Linja-autoliikenteen pysäkit Etelä-Karjalassa.

Etelä-Karjalan alueella on Liikenneviraston Digiroad-aineiston perusteella yhteensä noin 2300 linja-autopysäkkiä. Paikallisliikenteen linja-autopysäkkejä on noin 485 kappaletta, kaukoliikenteen pysäkkejä noin 1662 kappaletta, yhdistettyjä paikallis- ja kaukoliikenteen pysäkkejä noin 123 kappaletta, yhdistettyjä kaukoliikenne- ja pikavuoropysäkkejä noin 22 kappaletta sekä yhdistettyjä paikallis- ja kaukoliikenteen sekä pikavuoroliikenteen pysäkkejä noin 13 kappaletta.

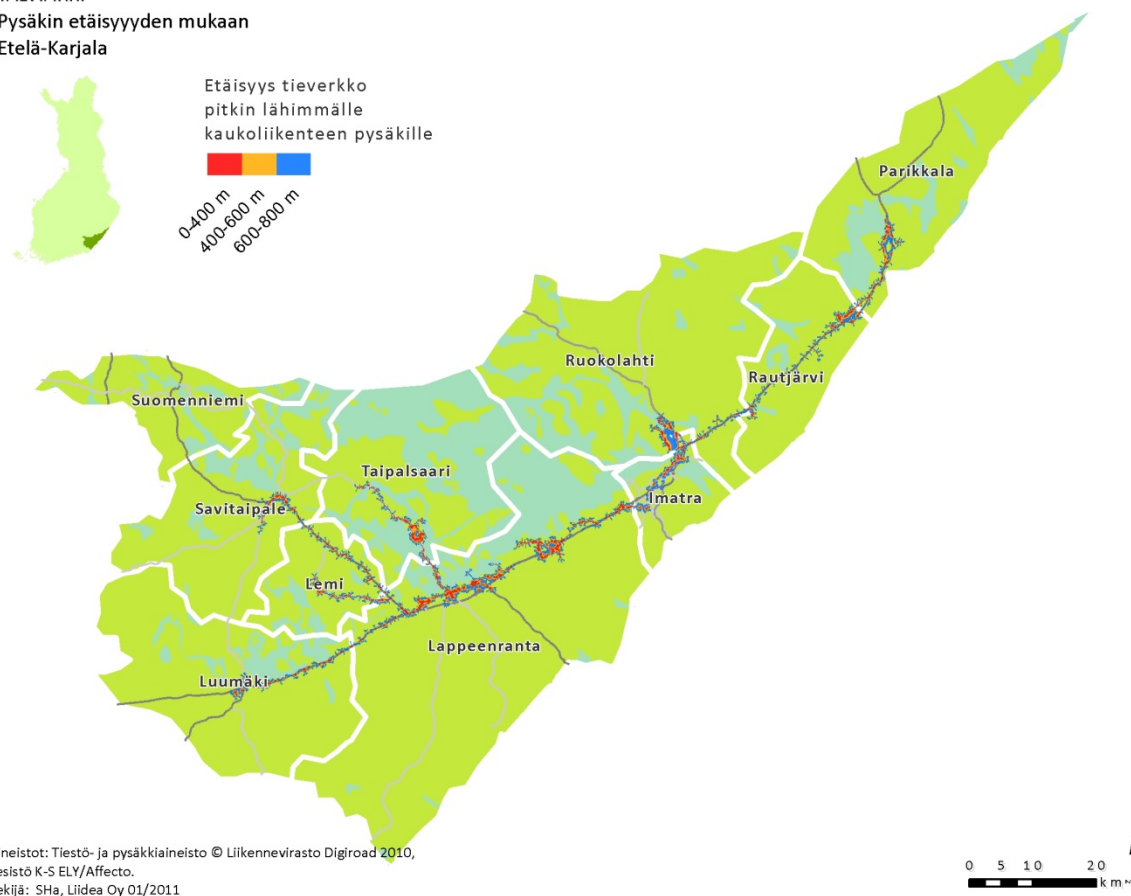
Kaukoliikenteen pysäkkien vaikutusalueella 400 metrin kävelyetäisyydellä asuu yhteensä noin 28 000 henkilöä (21 % asukasmäärästä), 600 m kävelyetäisyydellä noin 45 000 henkilöä (34 % asukasmäärästä) ja 1000 metrin kävelyetäisyydellä noin 71 000 henkilöä (53 % asukasmäärästä). Luvut kuvaavat peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen saavutettavuutta talviarkipäivänä (kuva 12). Etelä-Karjalan asukasmäärä on yhteensä noin 134 000 henkilöä.

SAAVUTETTAVUUSVYÖHYKKEET

TALVIARKKI

Pysäkin etäisyyden mukaan

Etelä-Karjala



Kuva 12. Esimerkki kaukoliikenteen pysäkkien saavutettavuus Etelä-Karjalassa talviarkena.

4.3.3 Junaliikenne

Etelä-Karjalassa on kahdeksan rautatieasemaa, joista kuusi on aktiivikäytössä (Lappeenranta, Joutseno, Imatra, Simpele, Parikkala, Vainikkala). VR operoi välillä (Helsinki)–Lappeenranta–Joutseno–Imatra–Rautjärvi (Simpele)–Parikkala (Savonlinna/Joensuu). Yhteyksien lukumäärät vaihtelevat rataosuuksittain 5–9 välillä. Imatran ja Lappeenrannan välillä kulkee päivittäin 8–9 vuoroa, joista suurin osa pysähtyy Joutsenossa. Parikkalasta Imatralle menee päivittäin kuusi vuoroa.

JUNAYHTEYDET Etelä-Karjalan maakunta



Kuva 13. Junayhteydet Etelä-Karjalassa (yhteystiedot: VR 2011).

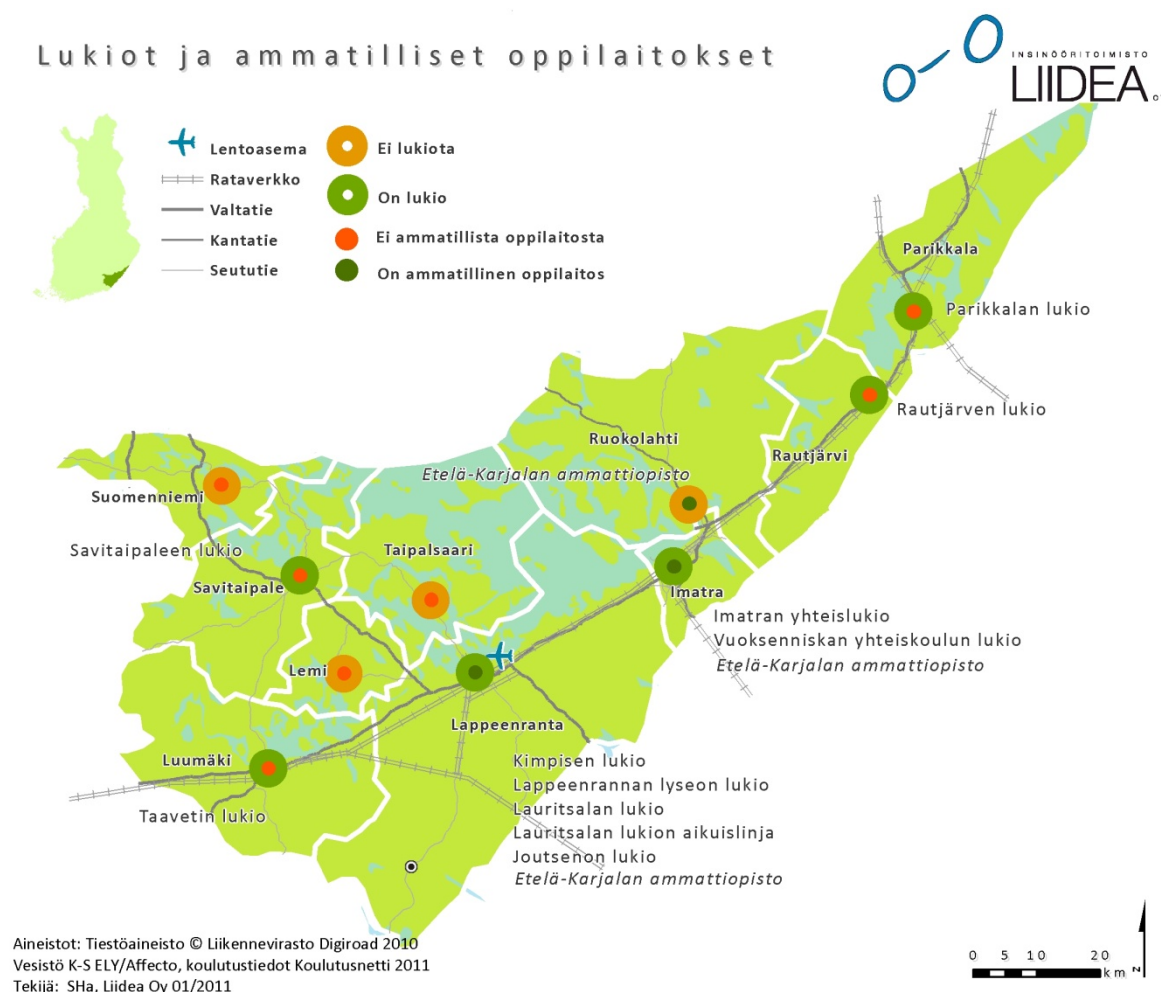
4.3.4 Liityntäliikenne

Liityntäliikennettä kaukoliikenteen juna- ja bussivuoroille järjestetään Lappeenrannan ja Imatran paikallisliikenteessä, Vainikkalan raja-aseman ja Lappeenrannan keskustan välillä sekä Merenlahden ja Lappeenrannan Matkakeskuksen välillä. Suurin osa liityntäliikenteestä on Imatran ja Lappeenrannan kaupunkien rahoittamaa. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus rahoittaa muutamia liityntäliikennevuoroja Merenlahden ja Lappeenrannan Matkakeskuksen välillä.

4.4 Opiskelupaikat ja koulut sekä opiskeluyhteydet

Suunnittelualueella on 11 lukiota. Ne sijaitsevat Savitaipaleella, Luumäellä, Lappeenrannassa, Rautjärvellä, Parikkalassa ja Imatralla. Ammattiopistot sijaitsevat pääasiassa Imatralla ja Lappeenrannassa. Peruskoulun toimipisteitä on Koulutusnetin (2011) mukaan alueella 71.

Lukiot ja ammatilliset oppilaitokset



Kuva 14. Lukiot ja ammatilliset oppilaitokset suunnittelualueella (Koulutustiedot: Koulutusnetti 2011).

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), opiskeluyhteydet:

Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai muuta toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Lisäksi muihin alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin järjestetään kouluvuoden aikana opiskelijoita palvelevia yhteyksiä. Kouluvuoden aikana järjestetään alueen kuntakeskuksista keskustaupunkiin suuntautuvia työssäkäyntiyhteyksiä täydentäen opiskelijoita palvelevat yhteydet tärkeimpiin oppilaitoksiin. Menoyhteys järjestetään aamulla kello 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys joko klo 14:n tai 15:n jälkeen.

Seuraavassa kuvassa on selvitetty suorat linja-autoliikenteen opiskeluyhteydet liikenne- ja viestintäministeriön (LVM 7/2005) julkaisun mukaisesti niistä kunnista, joissa ei ole lukiota tai ammatillista oppilaitosta. Kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty yhteyksien lukumäärät. Kuvassa näkyy punaisella (lukio) tai oranssilla (ammatillinen oppilaitos) nuolella yhteyspuutteet, eli joko meno- ja/tai paluuyhteys puuttuvat. Niistä kunnista, joissa ei ole lukiota, käydään opiskelemaan useissa toisen kunnan alueella sijaitsevilla lukioissa. Tässä työssä on tarkasteltu keskeisempiä tiedossa olevia opiskeluyhteyksistä. Yhteystarpeet voivat vaihdella joidenkin kuntien osalta vuosittain.

OPISKELUYHTEYDET

Menoyhteys perillä kunnassa klo 8.-9.00
Tuloyhteys lähtee kunnasta klo 14.-15.00



Kuva 15. Suorat linja-autoliikenteen opiskeluyhteydet (meno-paluu) ja yhteyspuutteet suunnittelualueella. Sininen nuoli kuvastaa, että kunnasta on meno-paluu yhteys määräkuntaan (perillä määränpäässä klo 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys lähtee klo 14 tai 15 jälkeen). (Tiedot: Matkahuolto 2010).

Taulukko 3. Opiskeluyhteyksien lukumäärä kunnasta kuntaan.

		Määränpääkunta	Meno (perillä ennen klo 8 tai 9) Yhteydet [klo]	Paluu (lähtö klo 14 tai 15 jälkeen) Yhteydet [klo]
Kunnat, joissa ei lukiota	Lemi	Lappeenranta	8.55	15.05
		Savitaipale	7.45 ja 9.00	14.05 ja 15.10
	Ruokolahti	Imatra	7.45	14.40
	Suomenniemi	Savitaipale	8.50	15.10
	Taipalsaari	Lappeenranta	7.42 ja 8.17	14.40 ja 15.30
Kunnat, joissa ei ammatillista oppilaitosta	Suomenniemi	Mikkeli	-	-
	Savitaipale	Lappeenranta	7.55 ja 8.55	14.05 ja 15.10
	Lemi	Lappeenranta	8.55	15.05
	Luumäki	Lappeenranta	7.35 ja 8.35	14.10 ja 15.05
	Taipalsaari	Lappeenranta	7.42 ja 8.17	14.40 ja 15.30
	Ruokolahti	Imatra	7.45	14.40
	Rautjärvi (Simpele)	Imatra	7.45 ja 8.50	15.15
	Parikkala	Imatra	7.45 ja 8.50	15.15

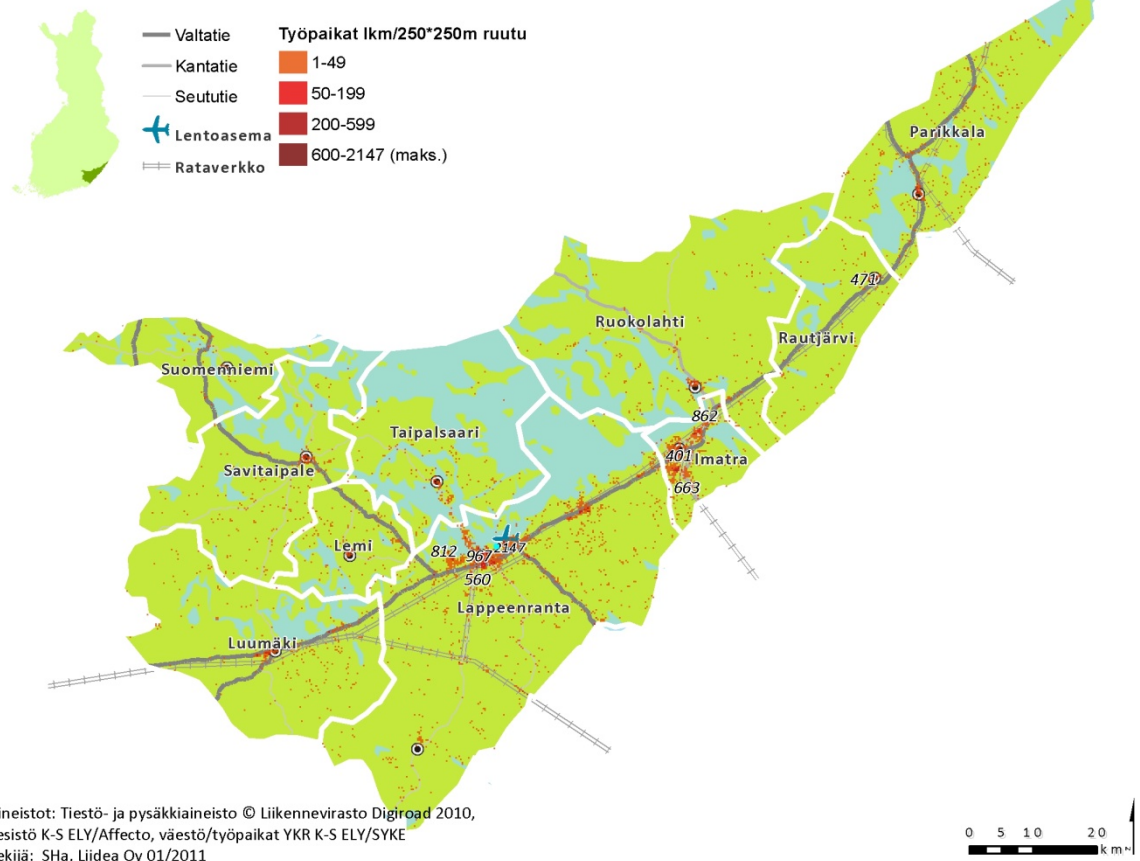
4.5 Työpaikat ja työssäkäyntialueet

Etelä-Karjalan suurimmat työpaikkakeskittymät sijaitsevat Lappeenrannan ja Imatran kuntakeskuksissa. Lappeenrannassa työpaikkatiheys ruutua kohden (250*250) nousee yli 2000 työp./ruutu. Suurimpia työllistäjiä Lappeenrannalla ovat Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymä, kaupunki, UPM-Kymmene Oyj, Lappeenrannan teknillinen yliopisto ja Saimaan ammattikorkeakoulu. Imatralla suurimpia työllistäjiä ovat Stora Enso, kaupunki ja Ovakon terästehtaat.

Suurimmat kuntien väliset työssäkäyntivirrat suuntautuvat Imatran ja Lappeenrannan lähikunnista keskuksiin. Vuoden 2007 tilastojen mukaan Imatralla pendelöi Lappeenrantaan 1460 työntekijää ja vastaavasti Lappeenrannalta Imatralla 1240 työntekijää. Taipalsaaresta käy tilastojen mukaan 1270 henkilöä töissä Lappeenrannassa ja Ruokolahdelta käy 1025 henkilöä töissä Imatralla.

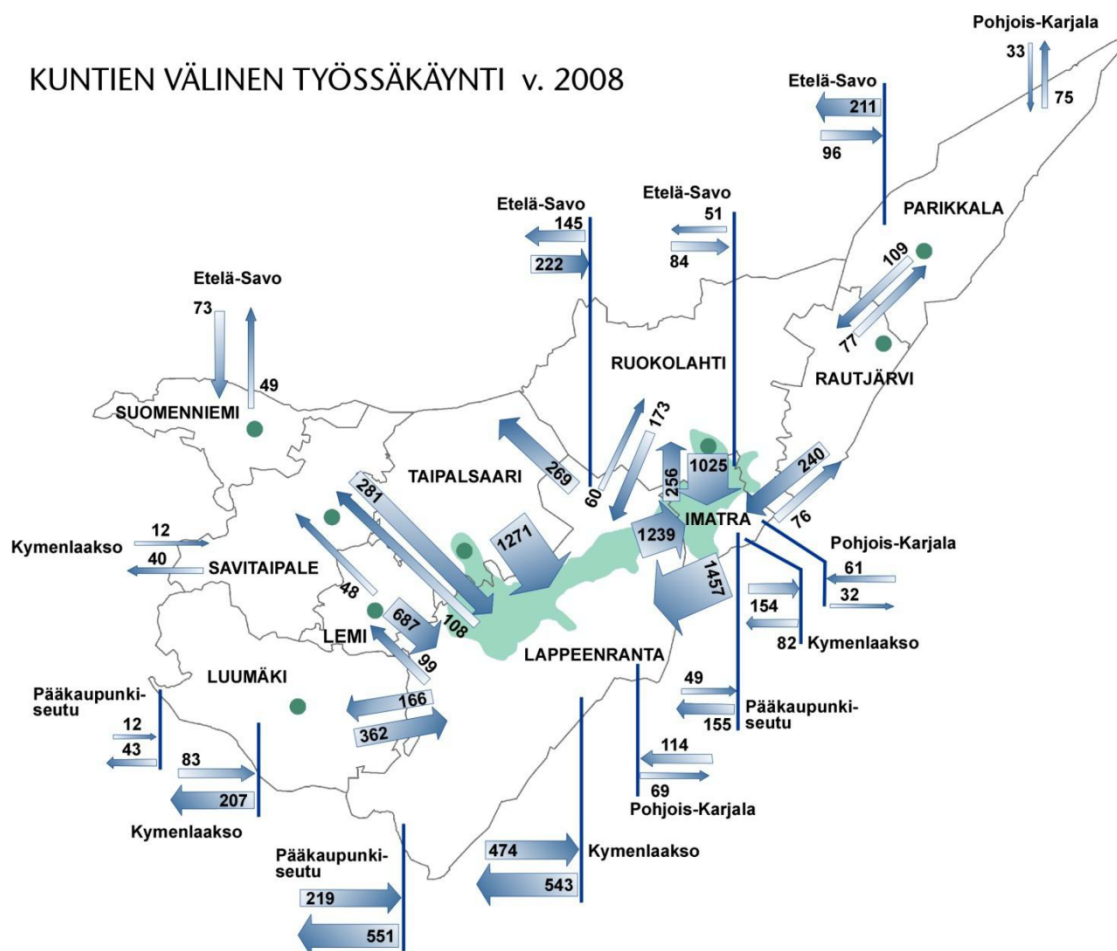
TYÖPAIKAT Etelä-Karjala

LIIDEA



Kuva 16. Työpaikkojen sijoittuminen Etelä-Karjalan maakunnan alueella (SYKE/YKR).

KUNTIEN VÄLINEN TYÖSSÄKÄYNTI v. 2008



Kuva 17. Pendelöintivirrat Etelä-Karjalan kunnissa (Pendelöintitiedot Etelä-Karjalan liitto, 2008).

Työmatkoista muodostuu määränsä, ajoittumisensa ja säännöllisyytensä ansiosta joukkoliikenteelle otollisia liikennevirtoja. Väestöennusteen mukaan työikäisen väestön määrä kuitenkin vähenee lähivuosina. Tämä heijastuu myös jonkin verran joukkoliikenteen kysyntään vaikkakin alueen joukkoliikenteen aktiivisempia käyttäjiä ovat koululaiset ja opiskelijat.

Seuraavassa kuvassa on selvitetty suorat linja-autoliikenteen työssäkäyntiyhteydet Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM 7/2005) julkaisun mukaisesti niistä kunnista, joissa on yli 100 pendelöijää. Kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty yhteyksien lukumäärät. Kuvassa näkyy punaisella nuolella yhteyspuutteet, eli joko meno- ja/tai paluuyhteys puuttuvat.

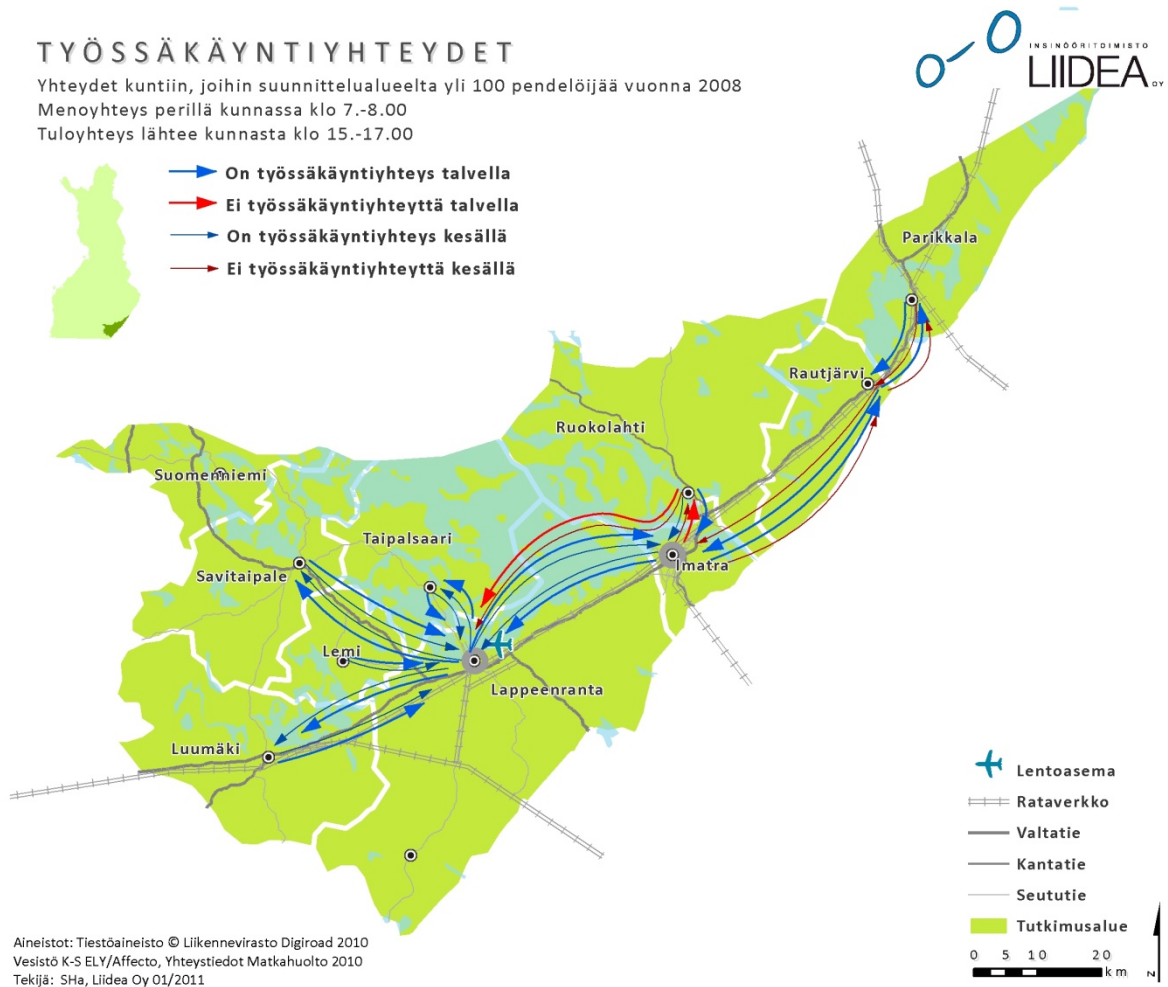
Suoria linja-autoliikenteen työssäkäyntiyhteyksiä on sekä kesäisin että talvisin Lappeenrannan naapurikunnista Lappeenrantaan (ja takaisin). Poikkeuksen tekee Ruokolahti (yli 100 pendelöijää), josta ei ole kriteerit täyttäviä linja-autoliikenteen yhteyksiä Lappeenrantaan.

Yhteyspuutteita on myös Imatralla Ruokolahteen pendelöivillä sekä kesällä että talvella, samoin Rautjärveltä Imatraan ja Parikkalasta Rautjärvelle linja-autoyhteyksillä. Linja-autoyhteyksiä täydentää junaliikenne, joka kulkee välillä Lappeenranta–Joutseno–Imatra–Simpele–Parikkala sekä kesäisin että talvisin.

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), työssäkäyntiyhteydet:

Vähimmäistavoite on järjestää ympäri vuoden arkipäivisin vähintään työssäkäyntiyhteys, joka on perillä aamulla ennen klo 8 (tai klo 7) ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16–17 (tai 15–17) välillä. Vähimmäistavoite tulee toteuttaa vähintään kunnissa joiden välillä on yli 100 pendelöijää ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle tunnin. Työssäkäyntiyhteyksissä

otetaan huomioon mahdollisista paikkakunta-kohtaisista eroista johtuvat erityispiirteet työssäkäyntiajoissa. Kuntaparin välisten pendelöijien lukumäärän ja kysynnän kasvaessa parannetaan työssäkäyntiyhteyksien tarjontaa niin, että tarjolla on useita yhteyksiä sekä aamulla että iltapäivällä. Kaupunkiseuduilla naapurikunnista keskuskaupunkiin julkisilla liikenteellä tulevia työssäkävijöitä palvellaan suorilla, tärkeimpiin työpaikkoihin jatkavilla yhteyksillä kysynnän mukaan.



Kuva 18. Suorat linja-autoliikenteen meno-paluu -työssäkäyntiyhteyksien toteutuminen ja puutteet suunnittelualueen kunnista kuntiin, joihin pendelöintivirta on yli 100 henkilöä (Pendelöintitiedot Etelä-Karjalan liitto 2008).

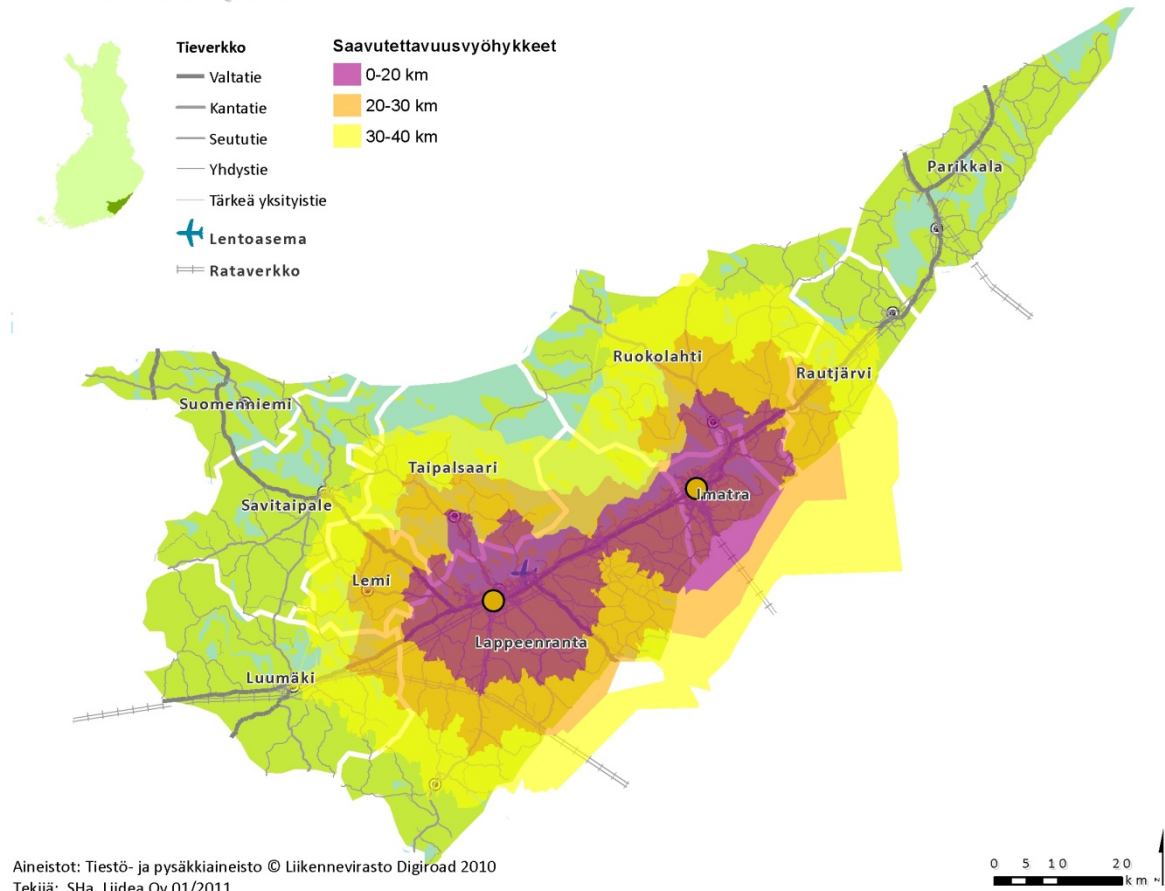
Taulukko 4. Työssäkäyntiyhteydet (kuntiin, joihin yli 100 pendelöijää).

Työssäkäynti-yhteydet		Meno kesä (perillä klo 7-8.00)	Paluu kesä (lähtö klo 15.-17.00)	Meno talvi (perillä klo 7- 8.00)	Paluu talvi (lähtö klo 15.-17.00)	Etäisyys km
Lähtökunta	Määränpää- kunta	Yhteyksien lkm	Yhteyksien lkm	Yhteyksien lkm	Yhteyksien lkm	
Imatra	Lappeenranta (keskusta)	1	2	3	5	36
	Ruokolahti	0	1	0	2	20
Lappeenranta (keskusta)	Taipalsaari	1 (8.05)	2	1	1	230
	Imatra	1	5	2	5	35
	Luumäki (Taavetti)	1	3	1	3	38
	Savitaipale	1	1	1	2	38
Lemi	Lappeenranta (keskusta)	1	1	1	2	24
Luumäki (Taavetti)	Lappeenranta (keskusta)	1	2	1	2	38
Parikkala	Rautjärvi	0	0	1	2	25
Rautjärvi (Simpele)	Imatra	0	0	1	2	47
Ruokolahti	Imatra	1	1	1	1	19
	Lappeenranta (keskusta)	0	0	0	0	53
Savitaipale	Lappeenranta (keskusta)	1	1	1	3	38
Taipalsaari	Lappeenranta (keskusta)	1	1	2	2	15

4.6 Palvelut ja asiointiyhteydet

Palvelukeskittymät sijaitsevat Lappeenrannalla sekä Imatralla. Lappeenranta on saavutettavissa tieverkkopitkin esimerkiksi Luumäeltä noin puolessa tunnissa ja Suomenniemeltä reilussa tunnissa. Imatran palvelukeskus on noin puolen tunnin ajomatkan päässä Lappeenrannan keskuksesta.

KESKUSTEN SAAVUTETTAVUUS TIEVERKOLLA Etelä-Karjala



Kuva 19. Lappeenrannan ja Imatran palvelukeskusten saavutettavuus tieverkkoa pitkin.

Seuraavassa kuvassa ja kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty suorat linja-autoliikenteen asiointiyhteydet kyseisiin keskuksiin Liikenne- ja viestintäministeriön (7/2005) julkaisun mukaisesti. Kuvassa näkyy punaisella nuolella yhteyspuutteet, eli joko meno- ja/tai paluuyhteys puuttuvat

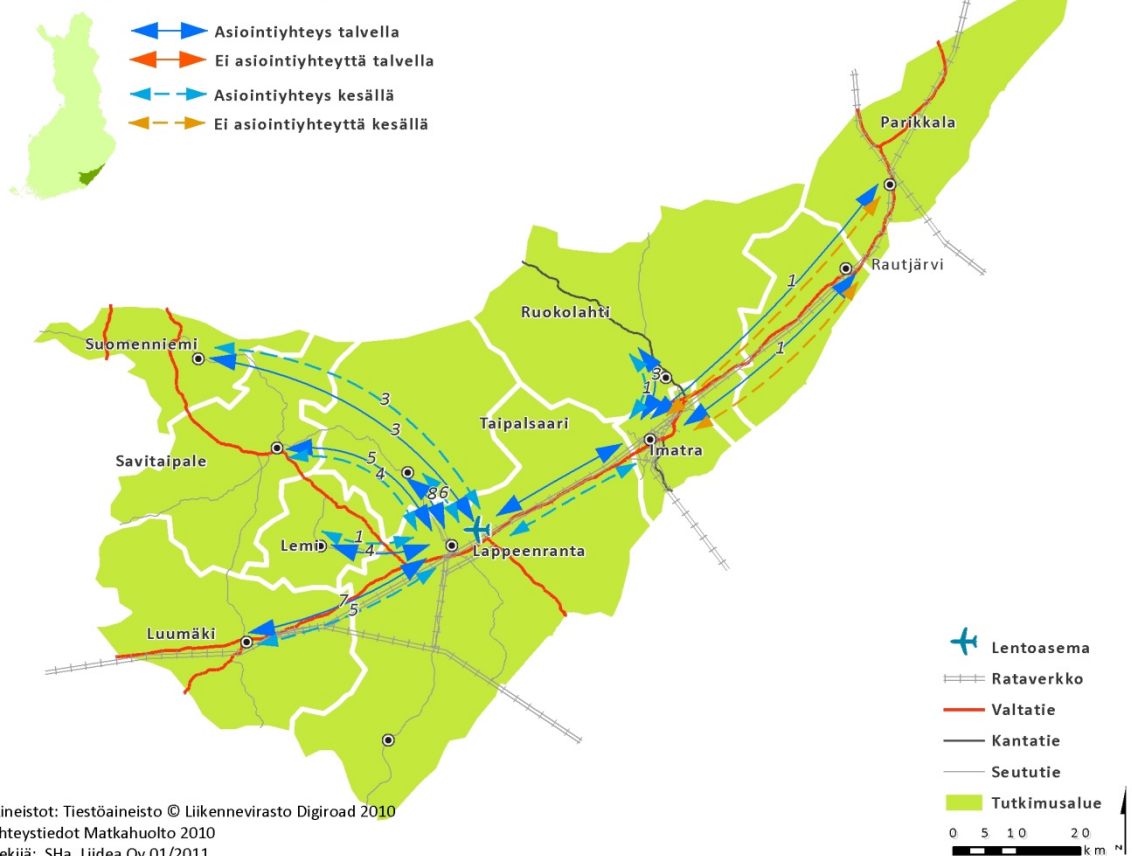
Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), pitkämatkaiset asiointiyhteydet:

Arkisin järjestetään kuntakeskuksista keskuskaupunkiin tai muuhun seudullisesti merkittävään palvelukeskukseen asiointiyhteys päivittäin. Perilläoloaika on 1–4 tuntia.

Kriteerit täyttäviä suoria linja-autoliikenteen asiointiyhteyksiä talvisin ja kesäisin on kaikista kunnista palvelukeskuksiin Imatralla ja Lappeenrantaan lukuun ottamatta Rautajärveltä ja Parikkalasta Imatralla. Rautjärven ja Parikkalan asiointiyhteydet on mahdollista suorittaa junalla. Simpeleen asema (Rautjärvi) tosin sijaitsee muutaman kilometrin etäisyydellä kuntakeskuksesta ja asemalle ei ole toimivia liityntäyhteyksiä.

ASIOINTIYHTEYDET

Meno-paluu-yhteydet, perilläoloaika 1-4 tuntia
virastojen yms. aukioloaikana ma-pe klo 9.00-16.00



Kuva 20. Linja-autoliikenteen asiointiyhteydet maakuntakeskuksiin (perilläoloaika 1–4 tuntia) (ei vaihtoja) (Matkatiedot: Matkahuolto 2010).

Taulukko 5. Linja-autoliikenteen asiointiyhteydet keskuksiin (perilläoloaika 1–4 tuntia) (ei vaihtoja) (Matkatiedot: Matkahuolto 2010).

		TALVI	KESÄ
	Perilläoloaika 1-4 tuntia virastojen yms. aukioloaikana (9.00-16.00)	Meno-paluu ma-pe	Meno-paluu ma-pe
Kunta	Asiointikunta	Asiointiyhteyksien lkm	Asiointiyhteyksien lkm
Parikkala	Imatra	1	junayhteys 1
Rautjärvi (Simpele)		1	junayhteys 1
Ruokolahti		3	1
Suomenniemi (Puolimatka)	LPR	3	3
Savitaipale		5	4
Lemi		4	1
Luumäki (Taavetti)		7	5
Taipalsaari		8	6

Suurimmasta osasta suunnittelualueen kuntia ei ole kriteerien mukaisia suoria yhteyksiä Etelä-Karjalan keskussairaalaan (Lappeenranta). Vuorot jäävät usein Matkakeskukseen tai keskustaan, josta on vaihdollinen yhteys keskussairaalalle.

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), Kelan korvaamat pitkät matkat:

Alueellinen liikenneverkko muodostaa rungon pitkämatkaisille Kelan kuljetuksille. Alueellisen liikenneverkon säilymisen varmistamiseksi yhdistellään mahdollisimman tehokkaasti matkoja runkoliikenteellä hoidettavaksi. Kelan maksamien kuljetusten yhdistely runkoliikenteeseen vaatii matkapalvelukeskusten verkon kehittämistä sekä riittäviä, pitkämatkaisia runkoliikenteen palveluita täydennettynä syöttöliikenteellä. Runkoliikenteen hyödynnettävyyttä Kelan korvaamissa kuljetuksissa parannetaan viemällä tärkeimmät maakunnista keskuskaupunkeihin tulevat, Kelan matkojen matkaketjun runko-osan muodostavat vuorot suoraan perille kohteeseen, kuten keskus- tai aluesairaaloihin tai kuntoutuslaitoksiin. Runkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään. Vaihtojen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan niin, että liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa vaihto tapahtuu suoraan ovelta ovelle, eikä matkustajan tarvitse jäädä vaihtotilanteessa yksin.

4.7 Nykyiset puutteet peruspalvelutasoon (LVM 7/2005) nähden

Taulukko 6. Puuttuvat yhteydet peruspalvelutasoon nähden käyttäjäryhmittäin ja kuntakohtaisena.

	Kunnat	Selitys
Opiskeluyhteydet: (Meno perillä klo 8-9.00; Paluu lähtö klo 14 tai 15 jälkeen)	Suomenniemi-Mikkeli (meno-paluu)	Ammatillisissa oppilaitoksissa käydään Mikkeliissä. Lukiolaiset käyvät Ristiinassa tai Savitaipaleella. Savitaipaleelle on opiskeluyhteydet.
Työssäkäyntiyhteydet: (Meno perillä ennen klo 8. Paluulähtö klo 15-17.00)	Ruokolahti-Lappeenranta (kesä ja talvi)	Liikenteelle ei tarvetta
	Imatra –Ruokolahti (kesä ja talvi)	Menoyhteys puuttuu kesällä ja talvella klo 8:ksi. Yhteys on perillä klo 8.40. Paluuyhteys klo 15.30.
	Rautjärvi (Simpele)-Imatra (kesä)	Junayhteys klo 8.08 paluu klo 15.48
	Parikkala-Rautjärvi (kesä)	Junayhteys klo 7.40 paluu klo 16.15

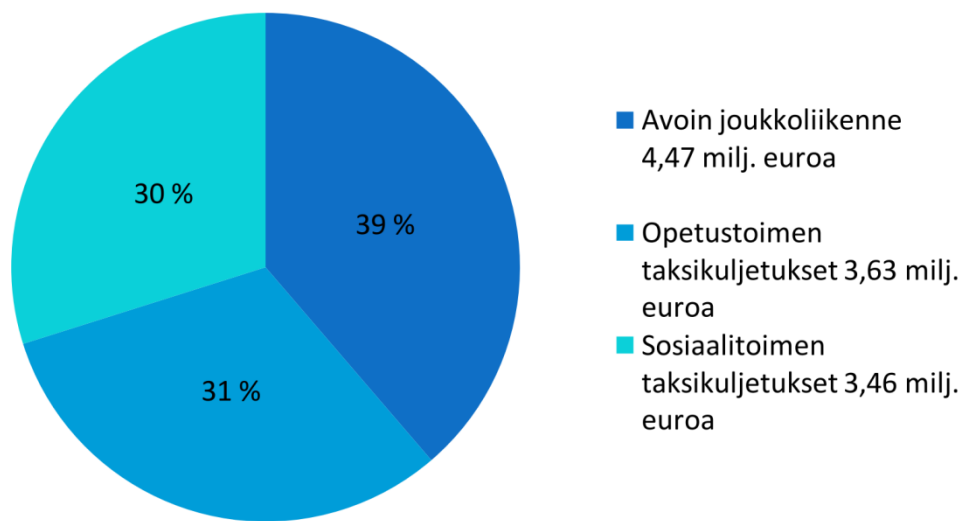
4.8 Kuljetuskustannukset

4.8.1 Kuljetuskustannukset yhteensä

Yhteiskunta rahoitti kuljetuksia Etelä-Karjalan alueella vuonna 2009 yhteensä noin 11,56 miljoonalla eurolla. Luku sisältää ELY-keskuksen joukkoliikenteen ostot ja lippusubvention sekä kuntien rahoittamat avoimen joukkoliikenteen-, opetustoimen ja sosiaalitoimen kuljetuskustannukset. Luvusta puuttuvat tiedot KELAN:n koulumatkatuen määrästä vuodelta 2009. Koulumatkatuki on aikaisempina vuosina ollut noin 0,5 miljoonaa euroa.

Kappaleessa 4.3.1 kuvatus pääsääntöisesti linja-autoilla ajettavan avoimen joukkoliikenneverkon ylläpitämiseen kohdistuva yhteiskunnan rahoitusosuus Etelä-Karjalan alueella oli vuonna 2009 noin 4,47 miljoonaa euroa. Luku sisältää kuntien avoimen joukkoliikenteen ostot sekä seutulippusubvention, opetustoimen matkalippujen korvauksen sekä ELY-keskuksen joukkoliikenteen ostot ja lippusubvention. Osa yhteiskunnan rahoittamista kuljetuksista on lakisääteisiä koulu- ja opiskelijamatkalippujen korvauksia. Jos luvusta (4,47 milj. euroa) poistetaan Lappeenrannan ja Imatran paikallisliikenteen ostot ja lippusubvention jää jäljelle noin 2,06 miljoonaa euroa vuodessa.

Yhteiskunnan rahoittamista kuljetuksista Etelä-Karjalan alueella käytettiin vuonna 2009 noin 7,09 miljoonaa (61 %) kuntien opetus- ja sosiaalitoimen taksikuljetuksiin.

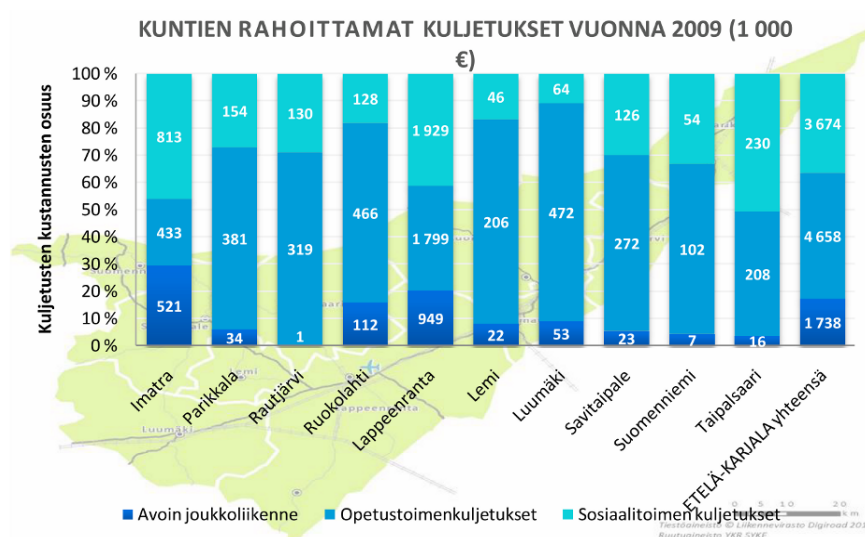


Kuva 21. Yhteiskunnan rahoittamien kuljetusten jakautuminen Etelä-Karjalassa vuonna 2009.

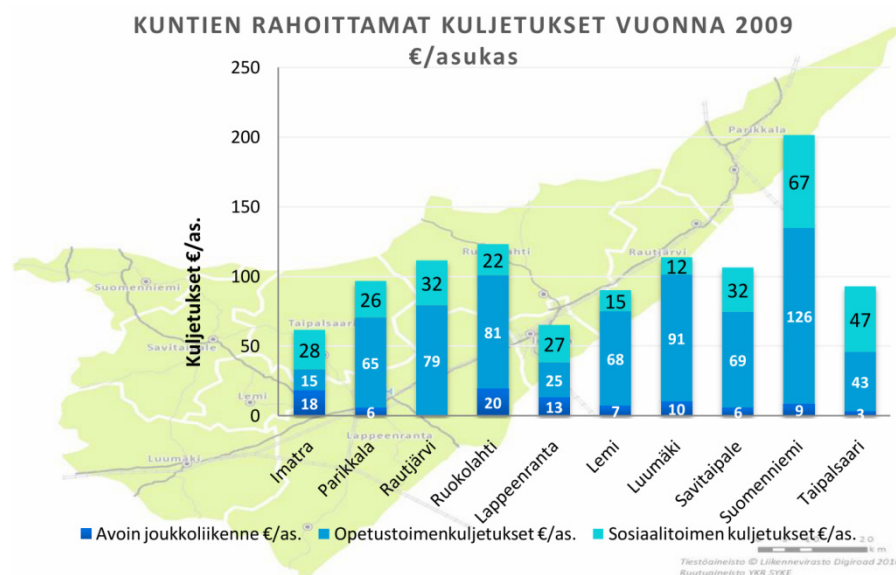
4.8.2 Kuntien rahoittamat kuljetukset

Etelä-Karjalassa kunnat rahoittivat avointa joukkoliikennettä, opetustoimen kuljetuksia ja sosiaalitoimen kuljetuksia vuonna 2009 yhteensä vajaalla 10 miljoonalla eurolla. Tästä Lappeenrannan osuus oli lähes puolet (4,7 milj. €) ja Imatran vajaa neljännes (1,8 milj. €). Avointa joukkoliikennettä kunnat rahoittivat yhteensä 1,7 milj. eurolla, opetustoimen kuljetuksia 4,7 milj. euroa ja sosiaalitoimen kuljetuksia 3,5 milj. euroa.

Asukasta kohden keskimääräinen rahoitusosuus Etelä-Karjalan kunnissa oli avoimen joukkoliikenteen osalta 13 €/as., opetustoimenkuljetusten osalta 35 €/as. ja sosiaalitoimen kuljetuksissa 26 €/as. Yhteensä kustannukset tekivät keskimäärin 74 €/asukas. Ruokolahdessa avointa joukkoliikennettä rahoitettiin keskimäärin 20 €/as. ja Rautajärvellä alle 1 €/as. Opetustoimen kuljetusten osalta suurinta rahoittaminen oli asukaskohtaisesti tarkasteluna Suomenniemellä (126 €/as.) ja vähäisintä Imatralla (15€/as). Sosiaalitoimen kuljetusten rahoitusosuudet olivat suurimmat Suomenniemellä (67 €/as.) ja pienimmät Luumäellä (12 €/as.). Luumäeltä ja Parikkalasta ei ole tietoja sosiaalitoimen kuljetusten kustannuksista vuodelta 2009, taulukon luvut ovat vuodelta 2008.



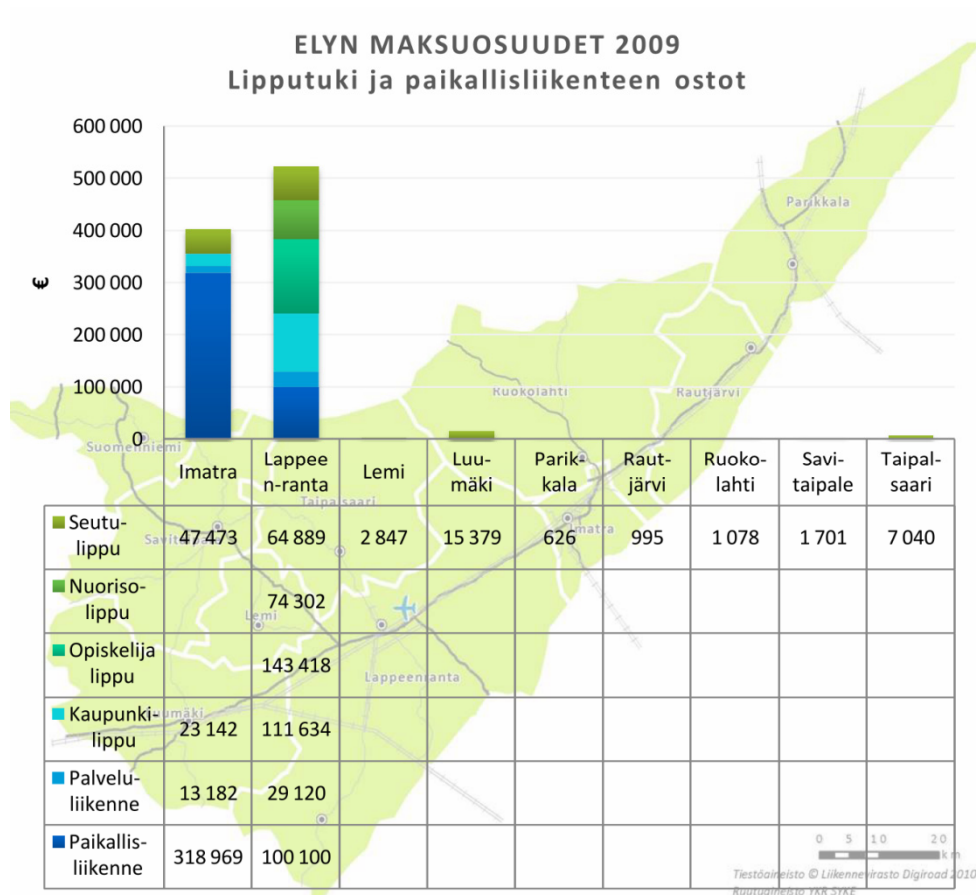
Kuva 22. Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2009 (1000 €) hallintokunnittain (KAS ELY 2010). *)Parikkalan ja Luumäen tiedot vuodelta 2008.



Kuva 23. Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2009 (€/asukas) (KAS ELY 2010). *)Parikkalan ja Luumäen tiedot vuodelta 2008.

4.8.3 ELY:n joukkoliikennerahoitus

Kaakkois-Suomen ELY-keskus rahoitti Etelä-Karjalan alueella kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja vuonna 2009 yhteensä 1,7 miljoonalla eurolla. Runkoliikenteen ostoihin käytettiin vuonna 2009 noin 0,75 miljoonaa euroa, paikallisliikenteen ostoihin noin 0,4 miljoonaa euroa ja lippusubventioon noin 0,5 miljoonaa euroa.



Kuva 24. ELY:n lipputuki ja paikallisliikenteen ostot Etelä-Karjalassa 2009 (KAS ELY 2010).

5 Tavoitteet

5.1 Liikennepoliittiset tavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueiden kehittämisen tavoitteista vuosille 2007–2011.

Liikennepalvelut ja yhteydet

- Tuloksellinen aluekehitys edellyttää kaikkien alueiden saavutettavuuden turvaamista. Eräänä keskeisenä painopisteenä on tukea maamme kaikilla alueilla sujuvaa asiointiliikennettä.
- Varmistetaan, että alueiden välillä on tarjolla nopeat, turvalliset ja luotettavat liikenneverkot ja joukkoliikenneyhteydet, joilla tuetaan alueiden kehittymismahdollisuuksia. Liikenteen ostoilla varmistetaan peruspalvelutason toteutumista. Merkittävimpiä yhteyksiä alueilta pääkaupunkiseudulle ja alueiden välillä kehitetään.
- Liikennejärjestelmää kehitetään yhdessä kaupunkiseutujen kanssa siten, että parannetaan kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen mahdollisuuksia, liikenneturvallisuutta ja liikkumisen hallintaa. Suurilla kaupunkiseuduilla edistetään raideliikenteeseen perustuvia ratkaisuja. Taajamissa ja maaseuduilla kohennetaan kevyen liikenteen edellytyksiä ja koulumatkojen turvallisuutta.
- Liikenne- ja tietoliikennepalveluilla mahdollistetaan elinkeinoelämän ja väestön perustoiminnot maan eri alueilla. Palvelujen suunnittelussa otetaan huomioon alueelliset erityispiirteet. Palveluiden tarjonnassa edellytetään myös alueiden omaa panostusta. Elinkeinoelämän ja asumisen kannalta merkityksellinen alempi tieverkko pidetään liikennöitävässä kunnossa. Yksityisteiden tieisännöintiä kehitetään edelleen.

Liikenne- ja viestintäministeriön aluekehittämisen tavoitteet ja lähtökohdat vuosille 2009–2012

Liikenteessä on määritelty tavoitteet kansainvälisille sekä seutujen välisille yhteyksille, kaupunkiseudun ja maaseudun liikenteen toimivuudelle. Tavoitteet ovat seuraavat:

- Suomen ulkomaankaupan tarvitsemat matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja sujuvia. Matkustamisen palvelutaso on noussut ja uusia reittiyhteyksiä on avattu.
- Matka- ja kuljetusketjut seutujen välillä ovat luotettavat ja sujuvat sekä matka-ajat ennakoitavissa.
- Kaupunkiseuduilla maankäyttö ja liikennesuunnittelu on sovitettu yhteen. Matka- ja kuljetusketjut toimivat ennustettavasti sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen markkinaosuus on kasvanut.
- Maaseudulla ja saaristossa liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelut on turvattu.

Liikenne 2030 – suuret haasteet, uudet linjat:

Tavoitteita

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on tärkeää pysäyttää yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja henkilöautoliikenteen kasvu.
- Liikenneturvallisuutta on parannettava etenkin tieliikenteessä.
- Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kattavuutta, palvelutasoa ja houkuttelevuutta parannetaan selvästi.
- Maaseutuolosuhteissa ja pienemmillä kaupunkiseuduilla asukkaille turvataan kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso entistä kustannustehokkaammilla toimintamalleilla.

- Väyläverkkojen ylläpitoa ja kehittämistä tehostetaan.
- Runkoverkkojen palvelutason kehittämistä laaditaan kansallinen ohjelma.

5.2 Tavoitteellinen peruspalvelutaso (LVM 7/2005)

Liikenneviraston ohjeen (07/2010) mukaan peruspalvelutaso määritellään LVM:n ohjeen ”Julkisen liikenteen peruspalvelutaso” mukaan (LVM 7/2005).

Peruspalvelutason määrittely

Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu- ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.

Määritetty julkisen liikenteen peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Yhteiskunta hankkii vain sellaisia julkisen liikenteen palveluja, joille on käyttäjiä.

Tavoitteellisen peruspalvelutason turvaavia toimenpiteitä ovat seuraavat (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005):

1. Turvataan kattava alueellinen julkisen liikenteen verkko

Kuntien välisessä liikenteessä pyritään turvaamaan aikataulun mukaiset säännölliset runkoliikenteen palvelut tärkeimmillä reiteillä. Tavoitteena on, että alueellinen liikenneverkko kattaa kaikki kuntien kuntakeskukset tai muut merkittävimmät taajamat ja niiden väliset yhteydet. Liikenneverkon kattavuus suhteessa väestöön pyritään ylläpitämään nykyisessä laajuudessa. Tavoitteena on, että alueellinen julkisen liikenteen verkko tyydyttää

- kuntien välisten opiskelumatkojen tarpeet
- kuntien välisen työssäkäynnin tarpeet
- pitkämatkaiset (keskuskaupunkeihin suuntautuvat) asiointiyhteydet.
- runkoliikenne toimii runkona pitkämatkaisissa Kelan kuljetuksissa.

Niillä alueilla, joilla on työ- ja opiskelumatkoja palvelevaa vuorotarjontaa, tarjotaan säännöllisesti matkustaville asiakashinnaltaan edullisia lippujärjestelmiä.

2. Kehitetään kuntien sisäistä liikennettä

3. Luodaan sujuvia julkisen liikenteen matkaketjuja

Jokaisesta kuntakeskuksesta tulee olla mahdollista liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon. Vähimmäistavoite on liityntämahdollisuuden tarjoaminen tarvitsijoille arkisin ja viikonloppuisin vähintään perjantai-iltaisin ja sunnuntai-iltaisin tai maanantaiaamuisin. Liityntäyhteydet järjestetään matkojenyhdistelykeskuksen välittämänä kutsujoukkoliikenteenä silloin kun käyttäjämäärät eivät riitä säännöllisillä aikatauluilla ja reiteillä liikennöitävien liityntäyhteyksien järjestämiseen.

4. Varmistetaan, että yksikään joukkoliikenteen matka ei jää tekemättä tiedon puutteen vuoksi

5. Suunnitteluyhteistyön kehittäminen

Kattavan alueellisen liikenneverkon turvaaminen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005):

Opiskeluyhteydet

Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai muuta toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Lisäksi muihin alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin järjestetään kouluvuoden aikana opiskelijoita palvelevia yhteyksiä. Kouluvuoden aikana järjestetään alueen kuntakeskuksista keskuskaupunkiin suuntautuvia työssäkäyntiyhteyksiä täydentäen opiskelijoita palvelevat yhteydet tärkeimpiin oppilaitoksiin. Menoyhteys järjestetään aamulla kello 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys joko klo 14:n tai 15:n jälkeen.

Työssäkäyntiyhteydet

Vähimmäistavoite on järjestää ympäri vuoden arkipäivisin vähintään työssäkäyntiyhteys, joka on perillä aamulla ennen klo 8 (tai klo 7) ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16–17 (tai 15–17) välillä. Vähimmäistavoite tulee toteuttaa vähintään kunnissa joiden välillä on yli 100 pendelöijää ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle tunnin. Työssäkäyntiyhteyksissä

otetaan huomioon mahdollisista paikkakuntaakohtaisista eroista johtuvat erityispiirteet työssäkäyntiajoissa.

Kuntaparin välisten pendelöijien lukumäärän ja kysynnän kasvaessa parannetaan työssäkäyntiyhteyksien tarjontaa niin, että tarjolla on useita yhteyksiä sekä aamulla että iltapäivällä. Kaupunki-seuduilla naapurikunnista keskustaupunkiin julkisilla liikenteellä tulevia työssäkävijöitä palvellaan suorilla, tärkeimpiin työpaikkoihin jatkavilla yhteyksillä kysynnän mukaan.

Pitkämatkaiset (keskustaupunkiin suuntautuvat) asiointiyhteydet

Arkisin järjestetään kuntakeskuksista keskustaupunkiin tai muuhun seudullisesti merkittävään palvelukeskukseen asiointiyhteyksiä päivittäin. Perilläoloaika on 1–4 tuntia.

Kelan korvaamat pitkät matkat

Alueellinen liikenneverkko muodostaa rungon pitkämatkaisille Kelan kuljetuksille. Alueellisen liikenneverkon säilymisen varmistamiseksi yhdistellään mahdollisimman tehokkaasti matkoja runkoliikenteellä hoidettavaksi. Kelan maksamien kuljetusten yhdistely runkoliikenteeseen vaatii matkapaikallisten verkkojen kehittämistä sekä riittäviä, pitkämatkaisia runkoliikenteen palveluita täydennettynä syöttöliikenteellä.

Runkoliikenteen hyödynnettävyyttä Kelan korvaamissa kuljetuksissa parannetaan viemällä tärkeimmät maakunnista keskustaupunkiin tulevat, Kelan matkojen matkaketjun runko-osan muodostavat vuorot suoraan perille kohteeseen, kuten keskus- tai aluesairaaloihin tai kuntoutuslaitoksiin. Runkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään. Vaihtojen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan niin, että liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa vaihto tapahtuu suoraan ovelta ovelle, eikä matkustajan tarvitse jäädä vaihtotilanteessa yksin.

5.3 Joukkoliikenteen rahoitusmahdollisuudet

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY) saavat joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen sekä lippualennuksiin valtion määrärahoja. Valtioneuvosto päättää vuosittain joukkoliikenteen määrärahakiintiöistä. Tämä hankaloittaa pitkäjänteistä liikenteen kehittämistä, koska rahoituksen määrä vaihtelee vuosittain ja kilpailutuksessa kustannustaso on ollut viime vuosina nousussa.

ELY -keskus joutuu sopeuttamaan liikenteen hankintansa myönnettyihin määrärahoihin. Kustannustason nousun vuoksi hankittavan liikenteen määrä käytännössä vähenee vuosittain.

6 Palvelutason määrittely

6.1 Määrittelyn lähtökohtia

Etelä-Karjalan alueelle joukkoliikenteen palvelutaso määritetään Liikenneviraston ohjeen 7/2010 mukaisesti. Tavoitteet on laadittu peruspalvelutason kriteerien mukaisesti käyttäjäryhmä ja kunta-kohtaisesti sekä joidenkin yhteysvälien osalta on käytössä ollut myös muita tavoitetasoja, kun tavoitellaan peruspalvelutasoa korkeampaa liikennetarjontaa. Palvelutason lisääminen Etelä-Karjalassa vaatii lisärahoitusta yhteiskunnalta. Tällä hetkellä joukkoliikenteen tarjonta ei kaikilta osin täytä peruspalvelutason vaatimuksia.

Palvelutasoluokittelu on määritetty soveltaen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurten kaupunkiseuduilla (LVM 54/2007), Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus (LVM 39/2009), Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005) julkaisuissa esitettyjä periaatteita. Kesällä 2010 on valmistunut palvelutason määrittelyyn Liikenneviraston ohje, joka myös pohjautuu em. selvityksiin.

Ostoliikenteen kustannukset nousevat vuosittain muutamia prosentteja. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen rahoituksen säilyessä nykytasolla tarkoittaa tämä väistämättä leikkauksia nykytarjontaan ja hankittavan liikenteen määrän vähenemistä. Kunnat voivat periaatteessa osallistua myös kuntakeskusten välisen liikenteen hankintoihin. Kuntien tämän hetkinen taloudellinen tilanne asettaa kuitenkin reunaehdoja joukkoliikennerahoitukseen lisäämiseen. Edellä mainituista syistä lähtökohtaisesti ei voida odottaa merkittävään rahoitustason lisäämistä. ELY:n runkoliikenteen ostorahoituksen painopisteitä on kuitenkin mahdollista muuttaa ja keskittyä jatkossa esimerkiksi vain peruspalvelutasoa toteuttavien yhteyksien turvaamiseen.

Taulukko 7. Palvelutasoluokat (Liikennevirasto 2010).

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄIS-MATKUSTUS-TARPEET	PERUSPALVELU-TASO	MINIMITASO
Kilpailutaso/ keskisuuret kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Tavoitetaso/ keskisuuret kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Perustaso/ keskisuuret kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Minimitaso keskisuuret kaupungit (lvm 54/2007)	Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (lvm 7/2005)	
Tavoitteena tarjota joukkoliikenne todellisenä vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.	Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.	Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäis-matkustustarpeiden tyydyttämiseen.	Kuntakeskusten ja muiden isojen taajaminen välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin	Järjestetään ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.
Esimerkkejä: <i>Suurimpien kaupunkiseutujen suuret kerrostalovaltaiset alueet</i> <i>Seutuliikenteessä suurimpien lähitaajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet</i>	Esimerkkejä: <i>Kaupunkiliikenteessä kerrostalovaltaiset alueet</i> <i>ja suuret pientalovaltaiset alueet</i> <i>Seutuliikenteessä suurehkojen taajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet, joilla paljon matkustuskysyntää</i>	Esimerkkejä: <i>Kaupunkiliikenteessä keskikokoiset pientalovaltaiset alueet</i> <i>Seutuliikenteessä pienehköjen taajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet</i>	Esimerkki: <i>Pienet pientalovaltaiset alueet, joille liikenteen järjestäminen myös muita alueita palvelevalla linjalla mahdotonta / reittipoikkeamista liian suuri matka-aikojen kasvu</i>		

6.2 Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasovaihtoehdot

Suunnittelua ohjanneessa työryhmässä on pohdittu palvelujen järjestämistä neljän erilaisen palvelutasovaihtoehdon pohjalta VE 0+, VE 0 -, VE 1 ja VE 2. Kappaleissa 6.2.1–6.2.4 on esitelty joukkoliikenteen palvelutasovaihtoehtoja, joita työryhmä on pohtinut. Työryhmän esitys Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasoksi on esitetty kappaleessa 6.3. Tavoitteeseen on tarkoitus edetä vaiheittain askel kerrallaan rahoituksen mahdollistamissa puitteissa.

Alueen palvelutason määrittelyssä on huomioitu myös pikavuoroliikenteen tarjonta, joka on merkittävä osa nykyistä liikennetarjontaa kuntakeskusten välisessä liikenteessä etenkin Luumäki–Lappeenranta sekä myös Savitaipale–Lappeenranta ja Imatra–Lappeenranta yhteysväleillä, koska alueella ei peritä erillistä pikavuorolisää. Kuntien sisäisten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on jätetty työn ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tämän vuoksi tässä raportissa ei ole otettu kantaa henkilöjunaliikenteen palvelutasoon mutta nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävänä yhteyksinä.

Nykyisen palvelutason jäsentämiseksi ja myöhemmässä vaiheessa määriteltävien palvelutasotavoitteiden pohjaksi on työssä muodostettu Etelä-Karjalan alueelle taulukko, jossa on kuvattu palvelutasoluokat ja palvelutason osatekijöille kriteerit. Luokitusta muodostettaessa tavoitteena on ollut yksiselitteiset, yksinkertaiset ja valtakunnallisesti vertailukelpoiset määrittelyt. Laaditussa viisiportaisessa taulukossa on luokat minimipalvelutasosta houkuttelevaan tasoon. Palvelutaso on määritetty kuntakeskusten väliseen liikenteeseen perustuen eri tavoitetasoihin (houkuttelevan tason alue, vähimmäismatrustarpeiden alue jne.) Karttaesityksissä Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasoa on kuvattu taulukossa esitetyillä väreillä.

Työssä laaditun luokituksen tulee nykytilan ohella pystyä kuvaamaan myös tulevaisuuden kehittämistavoitteita riittävän hienojakoisella asteikolla sekä askelia palvelutason parantamiseksi. Työssä on keskitytty ensisijaisesti tarjontaa ja saavutettavuutta koskeviin palvelutason osatekijöihin, joita ovat liikennöintiäika ja vuorotiheys eri aikoina. Lisäksi työryhmän esittämässä palvelutasossa on esitetty alustavia kriteereitä lippujärjestelmälle, kalustolle, matka-ajalle, täsmällisyydelle sekä informaatiolle. Seuraavassa on esitetty työn aikana muodostettu palvelutasoluokittelu ja luokan palvelutasoa kuvaavaa tavoite.

Taulukko 8. Palvelutasoluokat, tavoitearvot ja osatekijät.

PALVELUTASON OSATEKIJÄ	TAVOITEARVOT	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄISMAT-KUSTUSTARPEET	PERUSPALVELU-TASO	MINIMITASO
Liikennöintiäika	Talviarkipäivä	6-23	6-21	7-18	7-17	2 krt / viikko + lakisääteiset
	Kesäarkipäivä	6-23	6-21	7-18	7-17	2 krt / viikko + lakisääteiset
	Lauantai	7-23	8-17	10-16	-	-
	Sunnuntai	10-22	12-18	-	-	-
Vuoroväli	Talviarkipäivä	30-60 min	60-90 min	n. 5-10 vuoroa /päivä	n. 2-6 vuoroa / päivä	2 krt / viikko
	Kesäarkipäivä	60 min	60-120 min	n. 5-10 vuoroa /päivä	n. 2-6 vuoroa / päivä	2 krt / viikko
	Lauantai	60-90 min	90-120 min	2-4 vuoroa /pvä	-	-
	Sunnuntai	60-90 min	120 min	muutama vuoro, liitynnät	mahd. liitynnät	-

Houkutteleva taso

- Joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu hieman sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi erityisesti hiljaisena aikana (illat, viikonloput ja kesä).
- Tavoitteena on kasvattaa pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta

Autottomien arkiyhteydet

- Joukkoliikenne tarjoaa harkitsemisenarvoisen ja käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu jonkin verran sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi.
- Palvelutasoluokassa korostuvat päivittäinen säännöllinen liikenne ja kohtuullisen laajat liikennöintiajat.

Vähimmäismatkustustarpeet

- Joukkoliikenne tarjoaa päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi yhteydet (työssäkäynti, opiskelu, asiointi) arkisin ja lauantaisin niille, joilla ei ole autoa joko pysyväisluonteisesti tai hetkellisesti käytössään.
- Asiakas joutuu sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaisesti.
- Palvelutasoluokassa korostuu peruspalvelutasonäkökulma eli kohtuulliset liikkumismahdollisuudet ja liikkumisen tasa-arvo, jota toteuttaa säännöllinen liikenne tavanomaisina liikkumisaikoina.
- Joukkoliikenteen tarjonnalla ei ole vaikutusta kulkumuotojakaumaan.

Peruspalvelutaso

- Peruspalvelutason tavoitteena on turvata jokapäiväiset liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo.
- Peruspalvelut tarjotaan kuntakeskusten ja taajamien välillä sekä kuntakeskuksen ja keskuskaupungin tai merkittävän palvelukeskuksen välillä.
- Joukkoliikenne tarjoaa arjen perusliikkumistarpeita tyydyttävät yhteydet (työssäkäynti, koulunkäynti, asiointi, liityntä) niille, joilla ei ole autoa käytössään.
- Asiakas joutuu lähtökohtaisesti sovittamaan ajankäyttöään palvelun saavuttamiseksi. Kutsuohjatut palvelut voivat jossain määrin joustaa myös asiakkaan tarpeiden mukaisesti.

Minimitaso

- Järjestetään ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.

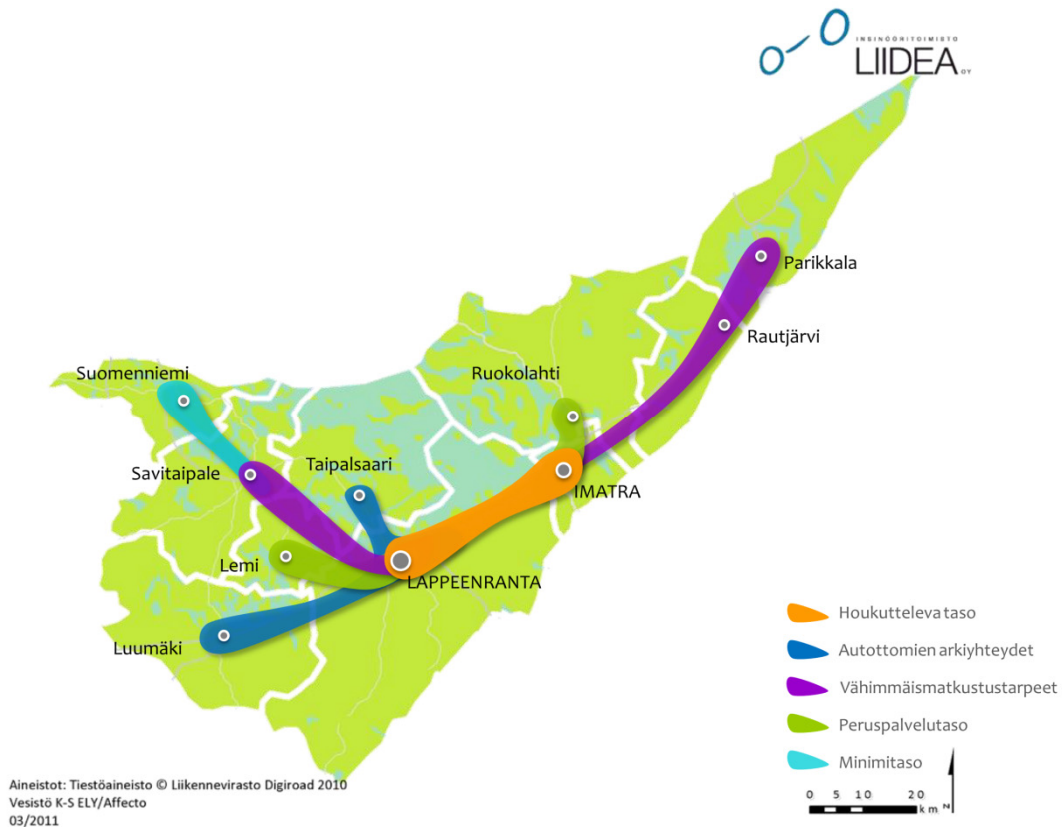
Palvelutasotaulukkoa laadittaessa on tarpeen ottaa huomioon, että palvelutason toteutumista voidaan seurata palvelutason määrittelyn voimassaoloaikana. Tällä hetkellä joukkoliikenteen tarjontaa koskeva tietous on hajanaista ja analyysit vaativat runsaasti manuaalista työtä, mutta jatkossa uudet rekisterit ja aineistot (mm. Vallu2) mahdollistanevat vuotuisen seurannan nykyistä helpommin.

6.2.1 VE 0+, nykytaso

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalutteen ja käytön analyysien mukaan. Parikkala–Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta -välillä on huomioitu myös henkilöjunaliikenteen tarjonta.

- + vähän muutoksia nykytarjontaan
- + turvaa nykyisten matkustajien palvelutason
- + Ruokolahdelle uusi aamuvuoro Imatralta
- + nopea yhteys Imatralta Lappeenrannan yliopistolle
- osalla linjoista pitkät matka-ajat
- matkustajamäärät eivät kasva.

Kustannukset: Nykyisen runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,75 milj. euroa vuodessa. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 5–10 %. Ruokolahdelle esitetään lisättävän uusi peruspalvelutasoinen aamuvuoro Imatralta, jonka kustannukset ovat arviolta noin 15 000 euroa / vuosi. (Laskentaperusteet: 10 000 km / vuosi, ostokustannus 1,50 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 0,8–0,9 milj. euroa/vuosi eli noin 0,05–0,15 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



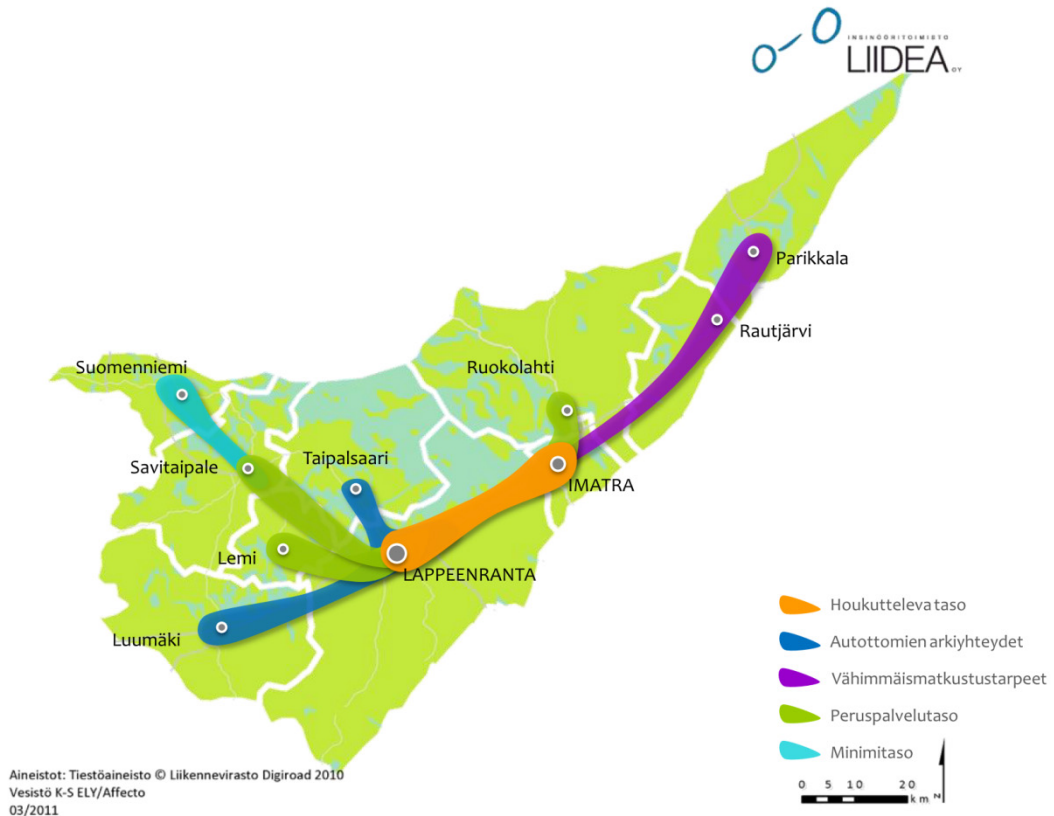
Kuva 25. Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutaso, VE 0+.

6.2.2 VE 0-, karsitaan nykyistä tasoa

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston pohjalta. Tarjontaa karsitaan heikosti kuormitetuilta yhteysväleiltä ja vuoroilta. Parikkala–Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta -välillä on huomioitu myös henkilöjunaliikenteen tarjonta.

- + vähän muutoksia nykytarjontaan
- + heikosti kuormitettujen vuorojen karsimisen jälkeen ELY:n ostoliikennekorvauksen määrä säilyy nykytasolla
- + nopea yhteys Imatralla Lappeenrannan yliopistolle
- huonosti kuormitetut vuorot karsitaan pois, joten peruspalvelutaso ei toteudu kaikkialla
- vaarana, että mahdollisesti vähenevän vuorotarjonnan myötä menetetään nykyisiä joukkoliikenteen käyttäjiä mikä heikentää nykyisin lipputuloilla hoidettujen vuorojen kannattavuutta
- osalla linjoista pitkät matka-ajat.

Kustannukset: Nykyisen runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,75 milj. euroa vuodessa. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi. Nykyisiä vuoroja karsitaan, joten runkoliikenteen ostojen määrä säilyy nykytasolla.



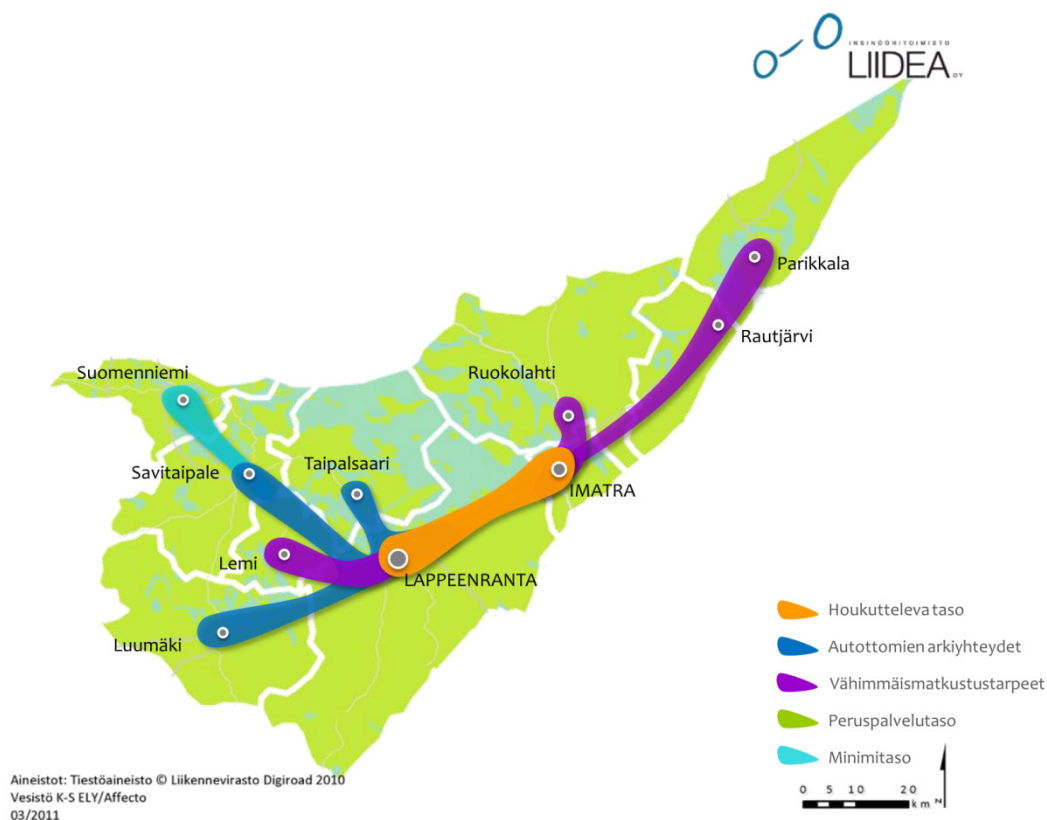
Kuva 26. Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutaso, VE 0-.

6.2.3 VE 1, nykytaso + pienet parannukset

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalautteen ja käytön analyysien mukaan. Parikkala–Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta -välillä on huomioitu myös henkilöjunaliikenteen tarjonta. Muutamille yhteysväleille lisätään tarjontaa

- + lisätään hieman nykyistä tarjontaa
- + turvaa nykyisten matkustajien palvelutason ja tuo lisäpalvelua Ruokolahden ja Imatran, Lemin ja Lappeenrannan sekä Savitaipaleen ja Lappeenrannan väliseen liikenteeseen
- + matkustajamäärät voivat hieman kasvaa
- osalla linjoista pitkät matka-ajat
- kilpailuttamisen jälkeen yhteiskunnan ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi.

Kustannukset: Nykyisen runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,75 milj. euroa vuodessa. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 5–10 %. Ruokolahdelle esitetään lisättävän uusi peruspalvelutasoinen aamuvuoro Imatralta. Lisäksi esitetään lisättävän 1 vuoropari talvi- ja 3 vuoroparia kesäarkepäiville sekä 2 vuoroparia lauantaisi. Lemin ja Lappeenrannan välille esitetään lisättävän 1 vuoropari talvi- ja 3 vuoroparia kesäarkepäiville sekä lauantaisi 2 vuoroparia. Savitaipale-Lappeenranta välille esitetään lisättävän 1 vuoropari talvi- ja 1 vuoropari kesäajan liikenteeseen sekä 1 vuoropari lauantaille sekä sunnuntaille Em. vuorojen kustannukset ovat arviolta noin 130 000 euroa / vuosi. (Laskentaperusteet: 85 000 km / vuosi, ostokustannus 1,50 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 0,9–1,0 milj. euroa / vuosi eli noin 0,15–0,25 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.

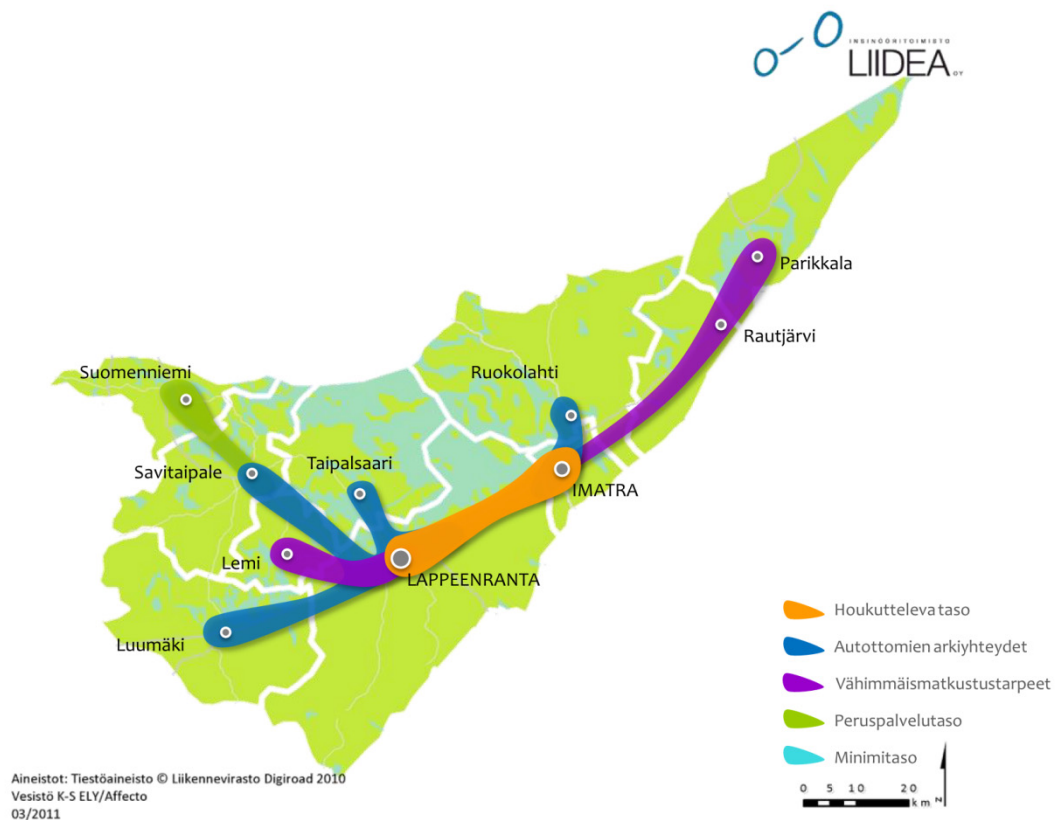


Kuva 27. Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutaso, VE 1.

6.2.4 VE 2, palvelutason kehittämiseen perustuva vaihtoehto

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalautteen ja käytön analyysien mukaan. Parikkala–Rautjärvi–Imatra–Lappeenranta -väliillä on huomioitu myös henkilöjunaliikenteen tarjonta. Liikennetarjontaa lisätään ja pyritään joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen.

- Kustannukset:** Nykyisen runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,75 milj. euroa vuodessa. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 5–10 %. Ruokolahdelle esitetään lisättävän uusi peruspalvelutasoinen aamuvuoro Imatralta. Lisäksi esitetään lisättävän 3 vuoroparia talvi- ja 6 vuoroparia kesäarkipäiville sekä 6 vuoroparia lauantaiksi ja 4 vuoroparia sunnuntaiksi. Lemminkäinen ja Lappeenranta välillä esitetään lisättävän 1 vuoropari talvi- ja 3 vuoroparia kesäarkipäiville sekä lauantai- ja 2 vuoroparia. Savitaipale–Lappeenranta välillä esitetään lisättävän 1 vuoropari talvi- ja 1 vuoroparia kesäajan liikenteeseen sekä 1 vuoroparia lauantaisin. Suomalainen–Savitaipale välillä lisätään 1 päivittäinen vuoropari kesä- ja talviaarkipäiville. Em. vuorojen kustannukset ovat arviolta noin 170 000 euroa / vuosi. (Laskentaperusteet: 100 000 km / vuosi, ostokustannus 1,50 euroa/km, sunnuntaisin 2 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 0,95–1,05 milj. euroa / vuosi eli noin 0,2–0,3 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



45

6.3 Esitys Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasoksi 2011–2015

Työryhmä esittää, että Etelä-Karjalassa tavoitellaan vaihtoehtoon 2 mukaista palvelutasoa, joka on esitetty kappaleessa 6.2.4. Tämä edellyttää yhteiskunnalta lisärahoitusta lisäliikenteen järjestämiseen. Tavoitteeseen ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti. (Esimerkiksi Lappeenranta–Imatra ja Savitaipale–Lappeenranta välin siirtymäajan sopimukset päättyvät vuonna 2014, Lappeenranta–Taipalsaari välin sopimukset vuonna 2016 ja Taavetti–Lappeenranta välin sopimukset vuonna 2018.)

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Etelä-Karjalassa on tehty vuosille 2011–2015. Palvelutaso on määritetty kuntakeskusten väliseen liikenteeseen perustuen eri tavoitetasoihin (houkuttelevan tason alue, vähimmäismatkustustarpeiden alue jne.). Se ohjaa markkinaehtoisien liikenteen reittilupien myöntämistä ja toimii kilpailuttamisen ja sopimusten lähtökohtana, kun ELY-keskus järjestää liikenteen PSA:n mukaisesti. Työssä on keskitytty ensisijaisesti tarjontaa ja saavutettavuutta koskeviin palvelutason osatekijöihin, joita ovat liikennöinti-aika ja vuorotiheys eri aikoina. Muita työryhmän määrittämiä palvelutasotekijöitä (taulukko 9) ovat lippujärjestelmä, linjasto, kalusto, täsmällisyys ja tiedottaminen. Palvelutason määrittelyn perustana on joukkoliikennepalvelujen kysyntä.

Taulukko 9. Palvelutason muita tekijöitä.

PALVELUTASON MUITA TAVOITTEITA	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄIS- MATKUSTUS- TARPEET	PERUSPALVELU- TASO	MINIMITASO
Lippujärjestelmä	Edullinen kausilippu säännöllisesti ja satunnaisesti matkustaville	Edullinen kausilippu säännöllisesti ja satunnaisesti matkustaville	Edullinen kausilippu säännöllisesti ja satunnaisesti matkustaville	Edullinen kausilippu säännöllisesti ja satunnaisesti matkustaville	Edullinen kausilippu satunnaisesti matkustaville
Linjasto	Vaihdottomat opiskelu- ja työmatkayhteydet keskuskaupunkiin merkittävimmille oppilaitoksille ja työpaikka-alueille (mm. sairaala)	Opiskelu- ja työmatkayhteydet keskustaan	Opiskelu- ja työmatka-yhteydet keskustaan	Peruspalvelutasoiset yhteydet keskuskaupunkiin	Lakisääteiset kuljetukset hoidetaan lain antamien puitteiden mukaisesti
	Sujuvat liitynnät kaukoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen	Sujuvat liitynnät kaukoliikenteeseen ja paikallisliikenteeseen	Liitynnät kaukoliikenteeseen	Liitynnät kaukoliikenteeseen	
Kalusto	Moderni nykyaikainen kalusto, keski-ikä alle 7,5 vuotta	Normaali tai pienkalusto, linjatunnuskilvet	Normaali tai pienkalusto, linjatunnuskilvet	Palveluliikenne, pienkalusto tai normaali linja-auto	Palveluliikenne, pienkalusto, taksi tai normaali linja-auto
Pysäkki-infra	Imatra-Lappeenranta laatuikäytävän pysäkkien kehittäminen	Katsopysäkkejä lisätään rahoitusresurssien puitteissa. Pysäkkien varustelutasoa kehitetään lisäämälle katsopysäkeille mm. aikataulut			
Liityntäyhteydet	Vaihdottoman liityntäyhteyden kehittäminen Vainikkalan raja-asemalta (Allegro junilta) Rauhan alueelle. Yhteys pyritään järjestämään alueen elinkeinoelämän ja kuntien yhteistyönä.	Liityntäyhteydet kaukoliikenteeseen tarpeen mukaan			
Täsmällisyys	Kaikki vuorot ajetaan ja ne eivät kulje etuajassa				
Tiedottaminen	Aikataulut internetissä ja aikataulujulkaisu jaetaan alueen talouksiin				

7 Vaikutusten arviointi ja etenemispolku

7.1 Kustannukset

Kappaleessa 5.2.4 määritettyjen ja työryhmän esittämän Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden perusteella yhteiskunnan rahoitusosuus lisääntyy. Vuosittainen lisärahoitustarve on tavoitellun palvelutason toteuttamiseksi varovaisen arvion mukaan noin 0,2–0,3 milj. euroa verrattuna nykytilanteeseen. Lisärahoituksen tarve riippuu oleellisesti siitä, kuinka paljon liikenteen tuotantokustannukset nousevat vuositasona.

7.2 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan ja rahoitukseen

Tällä tarkastelukaudella (2011–2015) liikenteen järjestämistavassa tapahtuu ensimmäisiä muutoksia vuonna 2014, jolloin osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy. Tavoiteltavaan palvelutason ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti.

Jotta peruspalvelutaso, tässä suunnitelmassa mukana olevissa kunnissa saataisiin turvattua, tarvittaisiin joukkoliikennepalvelujen ostoihin lisärahoitusta. Nykyinen palvelutaso joka on muutamilla yhteysväleillä peruspalvelutasoa alempi, perustuu kysyntään ja nykyisin käytössä olevanaan rahoitukseen.

Joukkoliikenne edellyttää toimiakseen joukkoja. Julkista liikennettä tarvitaan sen sijaan kaikkialla. Kaupunkiseuduilla se on pääosin joukkoliikennettä, harvaan asutulla maaseudulla vain osittain. Julkinen liikenne on nähty kuitenkin osaksi kansalaisten peruspalvelua, joka yhteiskunnan tulee tiettyyn vähimmäistasoon taata. Samaan aikaan joukkoliikenteen kehittämispyrkimysten esteenä ovat riittämättömät resurssit, jonka seurauksena liikenteiden ostoja uhkaa jatkuvasti vähentämis-paineet. Erityisen vaikeaksi rahoituksen riittämättömyys tekee haja-asutusalueen liikenteen järjestämisen, koska säännöllisen liikenteen kysyntä on vähäistä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten heikoimmin kuormitettua ostoliikennettä on jo lopetettu ja jatkossa tultaneen edelleenkin lopettamaan. Joukkoliikenteen puuttuessa kunnat ja kaupungit joutuvat järjestämään kuljetuspalvelun muilla tavoin. Kuntien jatkuvasti kasvavat sosiaali- ja terveystoimen kuljetuskustannukset syövät nykymallissa rahaa avoimen joukkoliikenteen järjestämiseltä. Jatkovaa lisärahoitusta ei todennäköisesti tarvittaisi, jos valtakunnallisesti päätettäisiin koordinoida ja selkeyttää haja-asutusalueen julkisen liikenteen palvelujen rahoitus ja suunnittelu ottaen huomioon kuntien, valtion ja KELA:n rahoitus. Tehokkuutta ja säästöä saataisiin esimerkiksi nimeämällä yksi vastuutaho, jolla on vastuu edellä mainittujen tahojen kuljetusten suunnittelusta ja joka myös vastaisi määrärahojen kohdentamisesta.

7.3 Päivitys ja seuranta

Palvelutason toteutumisen seuranta liitetään osaksi Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksen seurantaa. Joukkoliikenteestä ei ole kattavaa kuntakohtaista tilastointia. Palvelutason seurannassa olennaisin tieto on toteutunut palvelutaso ja sen rahoitus. Vaikutusten arvioinnin kannalta matkustajamäärien kehitys sopimuksissa ja reittiliikenneluvissa olisi tilastoinnin luonteva perusta. Kokonaisuudessaan palvelutason toteutumisen seurantaa palvelee VALLU-rekisteri, johon toteutunut tieto tarjonnasta, kysynnästä ja kustannuksista voidaan kerätä. Tietokannasta saatavien ja muiden seurantatietojen ylläpito olisi tarpeen järjestää siten, että kunnat ja muut viranomaiset voivat hyödyntää niitä omassa toiminnassaan.

8 Kirjallisuus

Matkahuolto (2011). Linja-autoaikataulut

Tilastokeskus (2010). Väestötilastot

Etelä-Karjalan liitto (2008). Pendelöintitilasto

VR (2011). Juna-aikataulut

Kuntien internetsivut

YKR-aineisto (SYKE ja Tilastokeskus)

LVM julkaisut 7/2005, 54/2007, 39/2009

Liikenneviraston julkaisu 7/2010

Koulutusnetti (2011)

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 2/2011				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Toni Joensuu, Susanna Harvio (Insinööritoimisto Liidea Oy)		Julkaisuaika Toukokuu 2011		
		Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Etelä-Karjalan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2011–2015				
Tiivistelmä <p>Joukkoliikenteen palvelutason määrittely perustuu joukkoliikennelakiin, joka velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteelle palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.</p> <p>Tässä raportissa on määritetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Etelä-Karjalan maakuntaan, joka kuuluu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueeseen. Palvelusomäärittelyn tulokset palvelevat liikenteen suunnittelua ja kehittämistä sekä toimivat lähtökohtana liikenteen hankinnalle. Tavoiteltavaan palvelutasoon ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti. Etelä-Karjalan joukkoliikenteelle määritettyjä palvelutasotekijöitä ovat vuoroväli, liikennöintiaika ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttavat muut laatutekijät.</p> <p>Etelä-Karjalan alueella on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lisäksi kaksi itsenäistä toimivaltaista viranomaiskaupunkia, Lappeenranta ja Imatra, jotka määrittelevät alueensa palvelutason omien tarpeidensa perusteella. Lisäksi maakunnan läpi kulkee kaukoliikenteen juna- ja bussiyhteyksiä, joiden palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutaso liittyy kiinteästi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun sekä kuntien palvelujen ja lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämiseen. Palvelutason määrittelyyn vaikuttavat nykyiset joukkoliikenneyhteydet, liikkumistarpeisiin liittyvät kuntien suunnitelmat sekä eri väestöryhmien tarpeet, mutta myös valtion ja kuntien taloudelliset resurssit.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelytyö on jatkuva prosessi, joka tehdään yhteistyössä alueella toimivien toimivaltaisten viranomaisten, kuntien, maakuntaliittojen sekä palvelujen tuottajien kanssa. Jatkossa palvelutason toteutumisen seuranta liitetään osaksi Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksen seurantaa.</p>				
Asiasanat joukkoliikenne, palvelutaso				
ISBN (painettu) 978-952-257-298-1	ISBN (PDF) 978-952-257-299-8	ISSN-L 1799-1951	ISSN (painettu) 1799-1951	ISSN (verkkojulkaisu) 1799-0610
Kokonaissivumäärä 50		Kieli suomi		Hinta (sis. alv 9 %) —
Julkaisun myynti/jakaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Salpausselänkatu 22, 45100 Kouvola, puhelinnumero 020 63 60090 (vaihe) Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/kaakkois-suomi/julkaisut				
Julkaisun kustantaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika Kopijyvä Oy, Kouvola 2011				

Kaakkois-Suomen elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Salpausselänkatu 22
45100 Kouvola
puh. 020 63 60090 (vaihde)
www.ely-keskus.fi

ISBN 978-952-257-298-1 (painettu)
ISBN 978-952-257-299-8 (PDF)

ISSN-L 1799-1951
ISSN 1799-1951 (painettu)
ISSN 1799-0610 (verkkojulkaisu)